

BEVÆPNING AV SKIP TIL FORSVAR MOT SJØRØVERI



Universitetet i Oslo
Det juridiske fakultet

Kandidatnummer: 588
Leveringsfrist: 26.april 2011

Til sammen 16.222 ord

26.04.2011

Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING	1
1.1	Sjørøveri – oversikt over dagens situasjon	1
1.2	Juridiske problemstillinger	3
1.3	Kilder	5
2	DAGENS RETTSTILSTAND	6
2.1	Innledning	6
2.2	Skipssikkerhetsloven	6
2.2.1	Innledning	6
2.2.2	Når bevæpning er nødvendig	9
2.2.3	Når kan man skyte	13
2.2.4	Konklusjon	15
2.3	Vaktvirksomhetsloven	16
2.4	Våpenloven	17
2.4.1	Innledning	17
2.4.2	Våpentillatelse til mannskapet	18
2.4.3	Våpentillatelse til sikkerhetsselskap	21
2.5	ISM-koden	22
2.6	Konklusjon	22
2.7	Kommentarer til forslaget om ny forskrift vedrørende bevæpning	23
2.7.1	Innledning	23
2.7.2	Forskrift om bruk av bevæpnede vakter på norske skip mv	24
2.7.3	Endring i våpenforskriften	25
2.7.4	Sammendrag	26

3	<u>STRAFFERETTSLIG JURISDIKSJON</u>	27
3.1	Innledning	27
3.1.1	Avgrensning mot strafferettslig forfølgelse av pirater	27
3.1.2	Klassifisering av pirater	27
3.2	Jurisdiksjon	28
3.2.1	Åpent hav	28
3.2.2	Adenbukta, Indiahavet og tiliggende områder	28
3.2.3	Forholdet til flaggstaten	29
3.3	Materielle lovbrudd	29
3.3.1	Brudd på skipssikkerhetsloven	29
3.3.2	Brudd på våpenloven	29
3.3.3	Brudd på straffeloven	31
3.3.4	Ny straffelov	33
3.3.5	Erstatning etter skadeerstatningsloven	33
3.4	Sannsynligheten for skader og lovbrudd	34
3.5	Konklusjon	35
4	<u>ANSVARSFORHOLDET MELLOM SIKKERHETSSKAP, REDERI OG KAPTEIN</u>	37
4.1	Innledning	37
4.2	Kontraktene mellom rederi og sikkerhetsselskap	38
4.3	Kapteinens ansvar og myndighet	38
4.4	Sikkerhetsselskapets ansvar og myndighet	40
4.5	Rederiets ansvar	40
4.6	Hvem er ansvarlig utad	41
4.6.1	Erstatningsrettslig ansvar	41
4.6.2	Strafferettslig ansvar	41

<u>5</u>	<u>FORSIKRING</u>	43
5.1	Sjørøveri og forsikring	43
5.2	Hvilken konsekvens har bevæpning for forsikringen?	43
5.3	Vetting av sikkerhetsselskap	44
5.4	Konklusjon	45
<u>6</u>	<u>CERTEPARTIER</u>	46
6.1	Sjørøveri og certepartier	46
6.2	Kapring av skip som går på et NYPE-certeparti	46
6.3	Kapring av skip under BIMCO-klausuler	48
6.3.1	Innledning	48
6.3.2	Piratklausulen	49
6.3.3	Conwartime	49
6.4	Krav til bevæpning	50
6.5	Fordeling av utgifter	50
<u>7</u>	<u>AVSLUTTENDE BEMERKNINGER</u>	53
<u>8</u>	<u>LITTERATURLISTE</u>	55

1 Innledning

1.1 Sjørøveri – oversikt over dagens situasjon

2010 ble det verste året i nyere tid når det gjelder sjørøveri. Aldri før har ICC International Maritime Bureau (IMB) registrert flere kidnappede sjømenn. 1181 sjømenn ble kidnappet, av disse ble åtte drept. Totalt ble 53 skip kapret av pirater, og det ble innrapportert 445 angrep på skip. Angrepene har økt med 10% bare siden 2009. Økningen i antall kidnappede sjømenn har økt fra 188 i 2006 til 1181 i 2010.¹

Økningen skyldes i all hovedsak somaliske pirater og er konsentrert til angrep i Somalia, Adenbukta, Rødehavet, Det arabiske hav og Det indiske hav. Av alle angrep fra pirater i 2010 sto somaliske pirater for 92%. Det er nettopp økningen i dette området som igjen har satt sjørøveri på dagsorden og som reiser nye problemstillinger, politisk og juridisk.

I ”United Nations Convention on the law of the sea(UNCLOS)” art.101 blir sjørøveri definert som angrep på skip i åpent hav og utenfor en stats jurisdiksjon. Majoriteten av piratangrepene i dag skjer imidlertid innenfor en stats jurisdiksjon, og IMB har derfor utarbeidet en videre definisjon som også inkluderer angrep innenfor en stats jurisdiksjon:

”An act of boarding or attempting to board any ship with the apparent intent to commit theft or any other crime and with the apparent intent or capability to use force in the furtherance of that act.”

¹ ICC Piracy report 2010 s.23

Definisjonen er utarbeidet nettopp med bakgrunn i situasjonen i Adenbukta og tiliggende havområder. Den danner også utgangspunktet for rapportene og statistikkene fra ICC. Denne definisjonen er mer dekkende slik sjørøveri fremstår i dag, og vil i det videre bli lagt til grunn for bruken av begrepet ”sjørøveri”.

Bare i Adenbukta passerer det mer enn 20.000 skip hvert år.² Tar man med hele det indiske hav, øker trafikken til 33.000 per år. Den kraftige fremveksten av sjørøveri i dette, et av verdens mest trafikkerte havområder, har naturlig nok ført til motreaksjoner. Siden desember 2008 har EU i nært samarbeid med NATO utstasjonert en egen marineflåte i området, EU NAVFOR Somalia operation Atalanta, for å beskytte skipstrafikken.³ Styrken ble opprettet etter mandat fra FN gjennom flere resolusjoner i sikkerhetsrådet i 2008.⁴ Den fikk fornyet sitt mandat fra FN gjennom en ny resolusjon i sikkerhetsrådet i 2010.⁵ I tillegg har det bl.a. fra IMB blitt gitt en rekke anbefalinger til forebyggende sikkerhetstiltak for å unngå angrep og bording fra pirater.

Forsvarstiltakene har ikke ført til en reduksjon i det totale antall angrep fra somaliske pirater. Det har imidlertid ført til mer enn en halvering av angrepene i Adenbukta. Økningen i andre områder, lengre til havs, har derimot økt tilsvarende og mer. Dette er en følge av at piratene blir mer avanserte og opererer med større moderskip som baser for angrep lengre til havs. Betegnende for problemets omfang og størrelse er Lloyd's kåring av de mest innflytelsesrike personene i shippingverdenen. Den somaliske piraten Garaad Mohammed kom i 2010 på 4.plass.⁶

De økonomiske kostnadene ved sjørøveri er for verdenssamfunnet beregnet til å ligge et sted mellom syv og 12 mrd USD per år.⁷ Mot slutten av 2010 var det bare til somaliske pirater utbetalt ca.238 mil USD i løsepenger fra rederiene.⁸

² Rederiforbundet (2010)

³ EU NAVFOR (2009)

⁴ S/RES/1814 (2008), S/RES/1816 (2008), S/RES/1836 (2008) og S/RES/1846

⁵ S/RES/1950 (2010)

⁶ Lloyds list (2010)

⁷ Oceans Beyond Piracy s.2

Historisk har man brukt både pisk og gulrot for å hankses med sjørøveri. I de to siste store bølgene med sjørøveri på 1700-tallet og på 1800-tallet ble det både utbetalt løsepenger til og satt inn kraftige militære virkemiddel mot piratene. Den enorme fortjenesten sjørøveriet gir de somaliske piratene, kombinert med de lovløse tilstandene i Somalia, fører til at bruk av gulrot ikke vil ha en særlig stor effekt. De militære tiltakene har så langt vist seg å ha begrenset effekt. De har i beste fall begrenset veksten i antall angrep. Selv om man ser at marinefartøyer fra enkelte stater etter hvert går hardere til verks er fortidens militære metoder i dag utelukket etter fremveksten av internasjonal humanitær rett. Et alternativ er selvsagt en internasjonal intervensjon i Somalia, men noe slikt synes for tiden lite sannsynlig. Det som gjenstår er å styrke forsvaret på det enkelte skip.

Et av de mest aktuelle beskyttelsestiltaket som vurderes og i en hvis grad tas i bruk i dag er bevæpning av skipene. Det kan være alt fra å utstyre mannskapet med våpen til å leie inn væpnede vakter. Tiltaket er omdiskutert og motstanderne er redd for at det kun vil øke volden om piratene forventer å bli møtt med våpen. Bruk av væpnede vakter er ikke anbefalt i Best Management Practice 3(BMP3), som er en rapport om anbefalte forebyggende tiltak for å unngå kapring i områdene utenfor Somalia.⁹

1.2 Juridiske problemstillinger

Det hersker fortsatt usikkerhet om hvorvidt skip registrert i Norsk internasjonalt skipsregister(NIS) har anledning til enten å bevæpne mannskapet eller til å leie inn egne bevæpnede sikkerhetsvakter. Lov om norsk internasjonalt skipsregister 12.juni 1987 nr.48, heretter kalt NIS-loven, omtaler ikke bevæpning spesielt, men fastslår i §3 at norsk rett gjelder for skip registrert i NIS så lenge annet ikke er bestemt i eller i medhold av lov.

⁸ Oceans Beyond Piracy s.1

⁹ BMP3 side 14.

Spørsmålet om bevæpning vil derfor måtte avgjøres på bakgrunn på norsk rett. Her vil både Lov om skipssikkerhet 16.februar 2007 nr.9, heretter kalt skipssikkerhetsloven, Lov om vaktvirksomhet 5.januar 2001 nr.1, heretter kalt vaktvirksomhetsloven, og Lov om skytevåpen og ammunisjon m.v. 9.juni 1961 nr.1, heretter kalt våpenloven, bli sentrale for å avgjøre muligheten skip registrert i NIS har til å bevæpne seg.

En slik bevæpning vil også reise en rekke spørsmål rundt fremgangsmåten og ikke minst konsekvensene av å bevæpne skipene. I tillegg vil eventuelle hendelser hvor skudd løsnes, med de ulike utfall det kan få, reise en rekke juridiske problemstillinger rundt ansvarsforholdet mellom kaptein, rederi og sikkerhetsselskap, etterforskningen og en eventuell straffeforfølgelse. Selv om utgangspunktet er at norsk rett gjelder på NIS-skipene må også forholdet til internasjonal rett vurderes, samt spørsmål om jurisdiksjon.

Utover dette kan bevæpning også få konsekvenser for forsikringsrettslige spørsmål og for certepartiene knyttet til det enkelte skip. Jeg vil gi en oversikt over dette til slutt.

Bevæpning kan også få konsekvenser ved anløp av havner i andre stater. Ulike stater kan se ulikt på og ha ulike regler for bevæpnede vakter. Dette har konkret vist seg å være en utfordring i Sør-Afrika hvor myndighetene stiller spesielle krav ved anløp av skip med bevæpnede vakter eller våpen om bord. Dette anses likevel å ligge noe utenfor kjernen av problemstillinger vedrørende bevæpning, og vil i det videre holdes utenfor.

10,11

¹⁰ Shepstone & Wylie (2010)

¹¹ South African Police (2010)

1.3 Kilder

Den alminnelige rettskildelære legges til grunn for hele oppgaven. I kapittel 3 er det i tillegg en spesiell vekt på internasjonale rettskilder.

I kapitlene 5 og 6 som omhandler forsikring og certepartier vil bransjens standardkontrakter og praksis tillegges større vekt enn i kapittel 2 og 3. Lovgiver har på dette område en mindre rolle enn i selve spørsmålet rundt muligheten til bevæpning og de eventuelle strafferettslige konsekvensene ved det. Dette åpner opp for å gi dokumenter og praksis utarbeidet av partene eller bransjen større vekt.

Rettsspørsmålene som behandles her, er først og fremst en sak mellom partene, og ikke mellom partene og staten. Derfor vil de enkelte certepartier og bestemmelser i disse sammen med for eksempel nasjonale sjøforsikringsplaner ha stor betydning.

Siden problemstillingen og de mulige strafferettslige konsekvensene av de tiltak næringen setter inn for å beskytte seg mot pirater er betente temaer ønsker langt fra alle kilder å stå frem med navn. Informasjonen som er fremskaffet gjennom slike kilder er likevel verdifull informasjon, og oppgaven ville ikke kunne tegnet et riktig bilde av situasjonen dersom den skulle blitt utelatt. Jeg vil i det følgende derfor flere steder benytte meg av kilder som ikke er navngitt, enten ved betegnelsen ”en kilde i næringen” eller ”det er en generell oppfatning i bransjen”.

2 Dagens rettstilstand

2.1 Innledning

Hvorvidt rederiene kan bevæpne skip registrert i NIS er som nevnt omdiskutert og avhenger av en vurdering og sammenstilling av skipssikkerhetsloven, våpenloven og vaktvirksomhetsloven. Jeg vil i det følgende behandle enkelte spørsmål problemstillingen reiser etter de ulike lovene. Avslutningsvis vil jeg trekke en samlet konklusjon for å avgjøre om dagens rettstilstand åpner for en bevæpning av skip registrert i NIS.

Den 4.mars d.å. la Nærings- og handelsdepartementet ut en ny ”Forskrift om bruk av bevæpnede vakter på norske skip mv”, heretter bevæpningsforskriften, til høring. Samtidig la Justis- og politidepartementet ut forslag til endringer i våpenforskriften for å tilpasse den til den nye bevæpningsforskriften om bevæpnede vakter. Forslagene er lagt ut til høring med åpen innstilling, det vil si at regjeringen ikke har konkludert hvordan eller i det hele tatt om det bør legges til rette for en slik bevæpning. Høringsfristen var 4.april og regjeringen har enda ikke konkludert når denne oppgaven leveres. Jeg tar derfor utgangspunkt i dagens rettstilstand slik den er, men omtaler også den nye bevæpningsforskriften og de tilhørende endringene i våpenforskriften i en egen del.

2.2 Skipssikkerhetsloven

2.2.1 Innledning

Skipssikkerhetsloven ble vedtatt og trådte i kraft i 2007 og overtok for den over 100 år gamle Sjødyktighetsloven av 1903. Det følger av skipssikkerhetsloven § 2, 1.ledd, 1.pkt at den gjelder både for norske og utenlandske skip og av § 3, 1.ledd at ”Loven gjelder for norske skip uansett hvor de befinner seg”, altså også skip registrert i NIS.

Den gamle sjødyktighetsloven inneholdt ingen bestemmelser vedrørende sjørøveri. I den nye skipssikkerhetsloven følger §§ 39-40 om sikkerhets- og terrorberedskap, som bl.a. berører beskyttelsestiltak mot pirater. At bestemmelsene kom med er tilfeldig.¹² Da lovutvalget vurderte dette var verken terror eller sjørøveri et aktuelt problem, men man vurderte det dit hen at det kunne bli det i fremtiden. Bestemmelsene fikk uventet raskt aktualitet da bølgen av sjørøveri fra somaliske pirater startet i 2006.

I skipssikkerhetsloven §39 er det bestemt at ”det skal treffes tiltak for å hindre og beskytte skipet mot (...) piratvirksomhet(...)”. Det følger av § 6 at denne plikten ligger til rederiet. Hvilke tiltak som kreves fremgår ikke av loven. Kravet til tiltak vil variere med faren for angrep. For skip som trafikkerer havområdene utenfor Somalia, innenfor den definerte ”High Risk Area” vil tiltak som beskrevet og anbefalt i BMP3 være rimelig. Det kan nok heller ikke kreves mer enn dette med hjemmel i loven.¹³

Skipssikkerhetsloven § 40 regulerer bruken av maktmidler for å hindre eller beskytte mot handlinger nevnt i § 39, i vårt tilfelle piratvirksomhet. Vilåret for å bruke slike maktmidler er at det er:

”(...)nødvendig for å hindre eller beskytte mot handlinger som nevnt i § 39 første ledd,(...)”.

Hvilke maktmidler som kan benyttes, kommer ikke frem i lovteksten. Man må derfor vurdere de ulike tiltakene individuelt etter om de er nødvendige og hensiktsmessige. I dette ligger både en vurdering av egnetheten og forholdsmessigheten.

¹² Bondi (2011)

¹³ BMP3 s.3

Akutte tiltak som bruk av vannkanoner og hard manøvrering for å avverge pågående angrep er helt klart innenfor kravene som stilles til tiltakene. Det følger av ordlyden i § 40 at tiltakene enten må hindre eller beskytte mot piratvirksomhet. Det åpnes altså også for forebyggende tiltak. At bevæpning av skipet kan være et slikt ”maktmiddel” følger av forarbeidene til loven.¹⁴ I innstillingen fra lovutvalget gis en meget vid beskrivelse av ”maktmidler”. Alt fra å tilkalle hjelp fra militære eller sivile myndigheter til fysiske tiltak som arrestasjon og bruk av våpen nevnes av forarbeidene som mulige maktmiddel. Opprømsingen er heller ikke uttømmende. Videre uttaler departementet i lovproposisjonen at ”Skipsføreren må kunne ta i bruk alle nødvendige maktmidler for å håndtere en farlig situasjon,(...)”.¹⁵ At ”alle maktmidler” må kunne tas i bruk gir klart uttrykk for at det skal mye til for at et maktmiddel ikke skal kunne benyttes.

Forutsetningen som følger både av ordlyden og som presiseres i forarbeidene er imidlertid at det er nødvendig å bruke dette maktmiddelet og at det er en forholdsmessig bruk. Når man kan bevæpne skipet som et forebyggende tiltak, og når man faktisk kan ta i bruk våpen til å skyte med, vil være to ulike vurderinger hvor nødvendigheten må vurderes konkret for den enkelte situasjon. For spørsmålet om bevæpning er det den generelle trusselen fra pirater i det aktuelle området på den aktuelle tiden, sammenholdt med hvor utsatt det enkelte skip er, som er vurderingstemaet. Når man faktisk kan skyte, vil i tillegg være avhengig av hvor aktuelt angrepet er og hvor stor sannsynligheten er for at det vil lykkes.

Som nevnt i innledningen er det to ulike måter å bevæpne skip på. Det første er å utstyre kapteinen eller andre medlemmer av mannskapet med våpen. Det andre er å leie inn bevæpnede vakter. Det er det andre alternativet som både er mest praktisk og mest hensiktsmessig. Profesjonelle vakter vil ha bedre forutsetninger for å utgjøre et bedre forsvar. Sannsynligheten for å gjøre feil, som for eksempel å overreagere, vil også være større om man bevæpner mannskap som er utrent for slike situasjoner. Når jeg i det følgende snakker om ”bevæpning av skip” inkluderer dette begge disse alternativene

¹⁴ NOU 2005:14 kap.7.6.3.2 s.142

¹⁵ Ot.prp. nr.87 (2005-2006) kap.13.4 s. 70

om ikke noe annet er spesielt nevnt. Der valg av alternativ vil kunne påvirke om vilkårene i loven er oppfylt tar jeg konkret stilling til det.

2.2.2 Når bevæpning er nødvendig

For å vurdere når bevæpning er nødvendig, vil det være naturlig å ta utgangspunkt i hvor stor trusselen fra pirater er og hvor aktuell den er. Jeg vil i det følgende si noe generelt om trusselbildet og om det kan medføre at bevæpning er nødvendig. Videre vil jeg ta for meg de momentene som er aktuelle i den konkrete vurderingen for det enkelte skip og for den enkelte gjennomfart. Det er den konkrete vurderingen som vil være avgjørende for om et skip kan bevæpnes eller ikke.

Det er på det rene at trusselen både menneskelig og materielt er stor. Frykten for sjørøveri blant sjømenn strekker seg like langt tilbake i tid som sjørøveriets eksistens. Frykten for piratangrep utgjør i seg selv en trussel. Risikoen for å havne i piratenes fangenskap er en enda sterkere trussel. Dette er også en trussel som stadig blir mer alvorlig. Tidligere tok det mellom 60- 90 dager fra et skip ble kapret til det ble frigitt igjen.¹⁶ Per mars 2011 tok det i gjennomsnitt hele 214 dager fra kapring til frigivelse av skip og mannskap for de seks siste frigitte skipene.¹⁷ At 214 dager, vel syv måneder, i fangenskap i Somalia er en stor menneskelig belastning, er selvsagt. I verste fall kan angrep fra pirater ende i drap. Sannsynligheten for drap er imidlertid foreløpig forholdsvis liten. Man kan ikke omtale somaliske pirater som hensynsfulle. Like fullt er piratene, akkurat som vi som jakter på dem, blitt mer humane enn i tidligere tider. For piratene er nok dette like gjerne økonomisk motivert; sjømennene har større verdi i live enn døde. Dessverre kan imidlertid en del hendelser den siste tiden tyde på at piratene er i ferd med å bli mer brutale. Jeg tenker da spesielt på kapringene av lystfartøyer og drap av gisler.¹⁸ Den materielle verdien av skipene og lasten kan også være enorm. Eventuelle løsepenger beløper seg til store summer.

¹⁶ Ince & Co (2009)

¹⁷ Ince & Co (2011)

¹⁸ BBC (2011)

Selv om antallet angrep og kapringer virker stort i antall, er risikoen for at et enkelt skip som ferdes i området skal bli kapret, ikke i seg selv spesielt stor. Av omkring 33.000 skipspasseringer i Indiahavet årlig ble som tidligere referert kun 445 angrepet og 53 kapret.¹⁹ Frekvensen er altså ikke meget høy. Sannsynligheten for at en sjømann om bord på et skip som ferdes i området skal bli drept av pirater, er enda mindre.

Selv om frekvensen av angrep ikke er spesielt stor, er konsekvensen av et faktisk angrep og en kapring desto større. Dette kompenserer for frekvensen slik at trusselen samlet er så stor at omfattende tiltak må kunne igangsettes. Å bevæpne seg mot tungt bevæpnede pirater som utgjør en kjent og stor trussel i det aktuelle området, er ikke urimelig. Statlige og internasjonale ordensmyndigheter verken utgjør eller kan utgjøre en reell og effektiv beskyttelse. Betenkeligheter man kan ha med å bevæpne seg selv til egen beskyttelse må derfor i stor grad falle bort.

For å være et nødvendig tiltak, må tiltaket også være egnet. At man generelt må kunne si at bruk av våpen om bord er egnet til å forsvare seg mot væpnede pirater, betyr ikke at dette er det eneste eller det beste alternativet. Det betyr heller ikke at ikke hensiktsmessigheten kan være ulik mellom å bevæpne medlemmer av mannskapet og å leie inn bevæpnede vakter. Det ligger ikke i nødvendighetskravet at tiltaket er det eneste mulige eller det absolutt mest effektive tiltaket. Trusselen er så alvorlig at den krever at en rekke ulike tiltak blir satt i verk. Det enkelte tiltak må kunne betegnes som nødvendige etter skipssikkerhetsloven, selv om enkelte rederier kan velge andre tiltak.

Betenkeligheter som er reist rundt egnetheten ved bevæpning kan også påvirke nødvendighetsvurderingen. Flere sjømannsorganisasjoner hevder at bruk av våpen ombord vil kunne eskalere konflikten og kun føre til hardere fronter og flere dødsfall. Hvis det er tilfelle, vil vi uansett stå ovenfor en slik utvikling, da bevæpning av skip er et faktum på en rekke skip med andre nasjonaliteter. Vi ser også at militære operasjoner fra enkelte lands mariner blir stadig mer omfattende og risikofylte. Stadig flere skip fra andre flaggstater blir allerede bevæpnet. Dette vil kanskje kunne føre til en eskalering av konflikten, men det vil skje helt uavhengig av om norskregistrerte skip blir bevæpnet

¹⁹ Jf. Kap.1.1.

eller ikke. En faktisk eskalering vil i seg selv kunne tale for at behovet for bevæpning er sterkere.

I den senere tiden har piratene utvidet området de operer i betraktelig. Dette skyldes ikke minst bedre tilgang på våpen og utstyr, og bruk av kaprede skip som moderskip de operer ut i fra. Piratenes bruk av stadig større og raskere skip gjør også at de bryter tidligere barrierer med tanke på fart og fribord. Tidligere kunne skip med fribord høyere enn et vist antall meter eller med en makshastighet over et gitt antall knopp anses som tilnærmet trygge. Slik er det ikke lenger. Samtidig har ingen skip med bevæpnede vakter om bord, så langt jeg er kjent med, blitt kapret. Dette bekreftes både av kilder i bransjen og av tilgjengelig statistikk, blant annet fra EUs marinestyrke i området.²⁰ Dette faktum vil kunne være med på å senke terskelen for bevæpning.

Jeg har nå avklart at den aktuelle situasjonen i områdene somaliske pirater herjer kan medføre at bevæpning av skip kan betraktes som et nødvendig tiltak. Som sagt er det imidlertid en konkret vurdering av det enkelte skip og den enkelte gjennomfart som er avgjørende. En slik konkret vurdering kan selvsagt ikke generaliseres, men jeg vil i det følgende gjøre rede for hvilke momenter som vil ha betydning i den konkrete vurderingen.

Jeg begynner med hvilken type skip det er snakk om å bevæpne. En rekke av skipets egenskaper vil kunne påvirke den konkrete vurderingen. Betydningen av fart og fribord er stor. Jo høyere hastighet og høyere fribord skipene har, desto vanskeligere er de å borde for piratene. En car carriers med meget høyt fribord vil være vanskeligere å innta enn et containerskip med lavt fribord. Selv om vi ser en utvikling av at piratene opererer og gjennomfører vellykkede kapringer i stadig høyere hastighet, avverges også en rekke kapringsforsøk kun ved å øke hastigheten. Hvilke egenskaper skipet har og hvor godt sikret det er med andre forebyggende tiltak mot pirater, vil også få betydning.

En gjennomfart som kan gjennomføres med militær eskorte uten vesentlig venting eller ulemper vil også ha mindre behov for bevæpnede vakter enn dersom dette ikke er

²⁰ Rederiforbundet (2011)

mulig. Det samme vil være tilfelle om reisen begrenses til de områder hvor antallet marinefartøyer er så stort at det vil gi en reell og effektiv beskyttelse. Dette kan for eksempel være tilfelle for fart i selve Adenbukta, hvor antallet kapringsforsøk som nevnt har gått vesentlig ned etter at EUs operasjon tok til.

Andre forhold som vil ha betydning, er hvilken tid på året det er og utbredelsen av angrep i det aktuelle tidsrommet. Risikoen for angrep varierer på ulike tider av året, ikke minst på grunn av ulike værtyper. I monsuntiden går for eksempel risikoen for angrep ned. Det kan også tenkes at situasjonen på land i Somalia forandrer seg på en slik måte at det påvirker hyppigheten av piratangrep. Synker hyppigheten av angrep vil det kunne påvirke risikovurderingen og igjen muligheten til bevæpning. Det er heller ikke slik at man i et slikt tilfelle må kunne påvise endringer på land som gir varige løsninger, også midlertidige situasjoner på land som reduserer faren for piratangrep vil kunne påvirke vurderingen om bevæpning på den enkelte gjennomfart. En grense må imidlertid trekkes mot de helt kortvarige og usikre endringer. Det vil heller ikke være nok at det er satt i verk tiltak eller at det har skjedd endringer på land som man forventer vil forandre risikoen til sjøs. Man må kunne se en faktisk endring i risikoen for skipene for at det skal påvirke muligheten til bevæpning.

Det kan ikke trekkes klare konklusjoner verken for hvilke skip som kan bevæpnes, i hvilke områder eller på hvilke tider i året. Avgjørelsen må i enhver situasjon bero på en konkret helhetsvurdering av om bevæpningen er nødvendig. Som det fremgår av tidligere sitat fra forarbeidene til skipssikkerhetsloven, vil avgjørelsen i stor grad også bero på skjønn, og det vil være opp til det enkelte rederi og den enkelte kaptein å foreta en slik konkret vurdering for den enkelte gjennomfart.²¹

²¹ Ot.prp. nr.87 (2005-2006) kap.13.4 s. 70

2.2.3 Når kan man skyte

At et skip er bevæpnet, og at dette er i overensstemmelse med skipssikkerhetsloven, er i seg selv ikke nok til å bruke våpen i enhver situasjon. Akkurat som muligheten til bevæpning, vil bruken av våpen bero på en konkret vurdering av den aktuelle situasjonen skipet befinner seg i. Flere av de samme momentene som er aktuelle for muligheten til bevæpning er også aktuelle i vurderingen av når våpen kan tas i bruk.

Det sikre utgangspunkt for bruk av våpen er når en nødvergesituasjon inntreffer. At man kan bruke våpen til å beskytte seg med i en nødvergesituasjon er klart. Dette følger av Straffeloven 22.mai Nr.10 1902, heretter kalt straffeloven, §48(og av den nye straffeloven 2005 §18). Justis- og politidepartementet har under høringen av lovutkastet uttalt at utkastet går videre enn nødvergebestemmelsene i straffeloven i å gi skipsføreren rett til å bruke makt.²² Kravet fra skipssikkerhetsloven om at tiltaket er ”nødvendig” står imidlertid fast, og man må derfor vurdere konkret om bruken av våpen er nødvendig i det enkelte tilfelle. Det følger av forarbeidene at:

*”Det sier seg likevel selv at det vil være rom for betydelig skjønn fra skipets side, dersom man står overfor en uklar og tilsynelatende prekær situasjon”.*²³

I den videre vurderingen vil jeg ta utgangspunkt i nødvergebestemmelsene. Selv om bruken av ”maktmidler” etter skipssikkerhetsloven strekker seg lengre enn nødvergebestemmelsene, vil forsvar mot et piratangrep være av samme karakter som en nødvergesituasjon, og mange av de samme momenter vil være relevante, selv om vektleggingen blir ulik.

Bruken av maktmidler forutsetter at skipet er under angrep. Å konstatere at det faktisk er et piratangrep, og ikke kun for eksempel fiskere som ferdes i området, er en vanskelig avgjørelse. Bruken av maktmidler skal være forholdsmessig og man kan derfor selvsagt ikke umiddelbart skyte mot mistenkelige fartøyer. Det er også klart at man må iverksette andre mulige beskyttelsestiltak, som høy fart og hard manøvrering,

²² Ot.prp.nr 87 (2005-2006) kap.13.3 s.69

²³ NOU 2005:14 kap.7.6.3.2 s.142

før man kan ta i bruk våpen. Det kan imidlertid ikke være slik at alle disse tiltakene må være forsøkt og feilet før man også kan ta i bruk våpen som et maktmiddel for eksempel ved å avfyre varselskudd. Ved tidlig å demonstrere styrke og slagkraft, kan man avverge angrepet på et tidlig tidspunkt. Som nevnt har ennå ingen skip med bevæpnede vakter blitt kapret. At man tidlig under et angrep viser at man er bevæpnet, kan derfor ha en avskrekkende effekt.

Grensene for bruken av nødverge er at det ikke må gjøres mer enn det som skal til for å stanse angrepet. Det samme må gjelde for bruken av maktmidler, bruken må være forholdsmessig. Man kan ikke skyte pirater for å drepe dem, med mindre det er den eneste og siste utvei. Har angrepet stoppet etter at varselskudd er blitt avfyrt, kan man heller ikke skyte i stykker skipene piratene bruker for å unngå fremtidige angrep. Bruken av maktmidler må være forholdsmessig og knytte seg til et aktuelt angrep, ikke til trusselen mot angrep som sådan.

Både nødverge og et skips forsvar mot pirater er en form for privat rettshåndhevelse i mangel på offentlig beskyttelse. Det dreier seg imidlertid både for nødverge og bruk av våpen til forsvar mot pirater kun om avvergende rettshåndhevelse og ikke om gjenopprettende rettshåndhevelse. Videre åpnes det på ingen måte for noen form for privat avstraffelse. Dette burde være selvsagt, men siden et forslag om å skyte pirater på stedet har blitt fremmet, må det nevnes.²⁴

Nødverge og bruk av maktmidler etter skipssikkerhetsloven gjelder både for beskyttelse av menneskelige så vel som materielle verdier. At andre forsvarstiltak som bruk av citadal gjør faren for tap av liv mindre, vil derfor ikke være avgjørende. Slike andre tiltak kan heller ikke anses som fullstendig sikre. Det har vært tilfeller hvor piratene også har greid å trenge seg inn i en citadel. I tillegg er beskyttelse av skipet og lasten og de verdiene dette utgjør også helt legitimt.

²⁴ Stolt-Nielsen (2011)

Hvilken type skip som blir angrepet og hvilke egenskaper det har, så som høyde på fribord og makshastighet, vil som kjent påvirke piratenes mulighet til å kapre skipet. På samme måte som disse egenskapene påvirker vurderingen av om skipet kan bevæpnes, vil det også kunne påvirke grensen for når man kan ta i bruk våpnene. Også nærheten til militære fartøy vil påvirke når og hvordan våpnene tas i bruk. Vet man at man om kort tid vil få beskyttelse fra militære fartøy, skip eller helikopter, vil terskelen for bruk av våpen heves. Det er stor sannsynlighet for at piratene vil gi opp kapringsforsøket straks det får beskyttelse av militære fartøy. Regner man med at man vil greie seg uten bruk av våpen til slik hjelp kommer, vil bruk av våpen ikke være nødvendig.

Bruken av våpen må altså til enhver tid stå i forhold til trusselen skipet er utsatt for. Den skal begrenses til det som er nødvendig for å avverge angrepet. Om, når og hvordan våpen skal tas i bruk, er en avgjørelse som må fattes av kapteinen og som i stor grad baserer seg på skjønn og på hvordan situasjonen oppleves. Det er ikke mulig å trekke absolutte grenser på forhånd. Som jeg vil komme tilbake til i kap.3, kan det være nok at situasjonen opplevdes på en slik måte at bruk av våpen var nødvendig, selv om det viser seg i etterkant at man faktisk kunne unngått det eller at det faktisk ikke var et reelt behov for å bruke våpen. Hvilke konsekvenser feilvurderinger av faresituasjonen eller faktiske overreaksjoner mot piratene vil få, kommer jeg tilbake til i kap.3.

2.2.4 Konklusjon

Skipssikkerhetsloven åpner for bevæpning av skip når dette er nødvendig. Jeg mener at bevæpning mot trusselen somaliske pirater utgjør i Adenbukta, Indiahavet og de andre farvannene de opererer, kan være innenfor kravet loven stiller om nødvendighet. Dette må imidlertid avgjøres konkret for det enkelte skip og den enkelte gjennomfart.

Bakgrunnen for avgjørelsen vil være skipets egenskaper, sannsynligheten for angrep og muligheter for alternative tiltak, enten på skipet eller ved å seile i konvoi, vente eller å velge en annen rute. Den konkrete helhetsvurderingen vil i stor grad basere seg på skjønn.

Grensene for når man kan ta i bruk våpen og skyte mot piratene kan ikke fastslås på generelt grunnlag. Også her må det foretas en konkret vurdering av den enkelte situasjon. Vurderingen må skje med bakgrunn i hvor alvorlig trusselen er og hvilke

muligheter man har til å beskytte seg med enklere tiltak. Også denne beslutningen vil i stor grad bero på skipsførerens skjønn.

2.3 Vaktvirksomhetsloven

Vaktvirksomhetsloven gjelder ervervsmessig vaktvirksomhet jf. §1, altså all vaktvirksomhet som utføres av personer som har dette som sitt yrke. Det ordinære mannskapet kan ikke anses å drive vaktvirksomhet ervervsmessig, selv om deler av deres oppgaver kan være vakthold, er det ikke vakthold de er ansatt for å drive. Dersom selskapet ansetter egne sikkerhetsfolk eller leier inn bevæpnede vakter fra sikkerhetsselskap for å beskytte seg, såkalte Private Security Companies, vil imidlertid disse komme inn under loven.

Da den nye vaktvirksomhetsloven ble vedtatt i år 2000, ble muligheten vaktelskapene tidligere hadde til å utstyre sine vektere med våpen, tatt bort. Før lovendringen fulgte det en åpning for slik bevæpning i den den gang gjeldende Forskrift om vaktvirksomhet og våpenforskriften. Utvalget som forberedte lovarbeidet foreslo å fjerne denne muligheten og fikk bred støtte i høringsrunden og av departementet i lovproposisjonen.²⁵ Forskriftene ble senere endret i tråd med dette synet. Selv om det ikke fremgår direkte av ordlyden, er det derfor likevel helt klart at vaktvirksomhetsloven utelukker bevæpning i slik vaktvirksomhet som omfattes av loven. Dette vil i så fall være et hinder mot å leie inn væpnede vakter på skip, da norsk lov som nevnt i utgangspunktet gjelder på alle norske skip, også NIS-skip, uansett hvor de befinner seg.

En slik rettstilstand, der sjøfolk uten særlig kompetanse som sikkerhetsvakter kan benytte våpen, men profesjonelle vakter ikke kan gjøre det, ville være uforståelig og uheldig de lege ferenda. Som nevnt i kapittel 2.2.1 er de faktiske betenkeligheter med å bevæpne medlemmer av mannskapet betydelig større enn ved å leie inn bevæpnede vakter. Profesjonelle vakter vil inneha en betydelig sterkere kompetanse og være bedre trent for de situasjoner man vil kunne møte. De vil derfor ha bedre forutsetninger både for å vurdere og for å takle situasjonene riktig. Profesjonelle bevæpnede vakter vil

²⁵ Ot.prp.nr.54 (1999-2000) kap. 9.9.4 s.47

derfor både kunne gi en bedre beskyttelse av menneskelige og materielle verdier om bord i skipene og minske risikoen for unødvendige og uheldige skader. Dette har også lovgiver tatt konsekvensene av og det er vedtatt endringer til vaktvirksomhetsloven som klargjør forbudet mot bevæpning av vakter med visse positivt angitte unntak. Vakthold på skip og havner underlagt ISPS-regelverket er unntatt.

Lovendringen som ble vedtatt i 2009 trådte i kraft fra 1.april 2011. Etter dette utgjør ikke vaktvirksomhetsloven lenger et rettslig hinder for bevæpning av skip gjennom innleie av bevæpnede vakter fra private sikkerhetsselskap. Uansett tolkning av loven før lovendringen forhindret den i alle fall etablering av norske sikkerhetsselskap. Det er Justis- og politidepartementets syn at slike etableringer etter lovendringen er mulig.²⁶ Det er i skrivende stund i alle fall minst en slik planlagt etablering.²⁷ Hvordan de nødvendige myndighetsgodkjenninger skal foregå og hvilket regelverk de skal forholde seg til er imidlertid fortsatt uklart.

2.4 Våpenloven

2.4.1 Innledning

Våpenloven omfatter erverv av våpen og ammunisjon og salg og tilvirkning av våpen og ammunisjon. Det følger av §8 at ”Enhver som vil eie eller inneha skytevåpen, skal ha tillatelse fra Politimesteren(våpenkort).” Vilåårene for å få slik tillatelse er strenge og følger av §7.

Våpenloven blir aktuell for bevæpning av skip i to situasjoner. Den første er at mannskap om bord må ha tillatelse til å bære våpen dersom mannskapet skal bevæpnes. Den andre er at også bevæpnede innleide vakter må ha tillatelse til å bære våpen. Spørsmålet blir om tillatelse til slik bevæpning av mannskap og/eller vakter kan gis etter våpenloven. Det forutsettes i den videre vurderingen at det dreier seg om mannskap og vakter på skip innenfor det definerte området med fare for piratangrep fra somaliske pirater, evt. tilsvarende andre definerte områder.

²⁶ Justisdepartementet (2011)

²⁷ Kapital (2011)

Av våpenloven reguleres tillatelse til erverv av våpen for enkeltpersoner.

Våpentillatelser kan imidlertid også gis til selskap, det være seg vaktelskap eller rederi. Dette følger av våpenforskriften §11 som åpner for at juridiske personer som har ”saklig behov for det” kan gis tillatelse til å erverve våpen til bruk for ansatte som har bruk for dette i sitt arbeid. Ved slik tillatelse til juridiske personer stilles de samme kravene som personlige tillatelser til den som er våpensansvarlig for den juridiske personen jf. §11 jf. §10. Kravet til ”saklig behov” til den juridiske personen må anses oppfylt så lenge den våpensansvarlige oppfyller kravene etter §10 og de ansatte har et slikt saklig behov for skytevåpen som en følge av arbeidet i den juridiske personen.

Det kan også stilles spørsmål om våpenloven kun kommer til anvendelse på mannskap fra Norge og på vakter leid inn fra norske selskaper. Som tidligere nevnt er imidlertid utgangspunktet fra NIS-loven §3 klart: norsk lov gjelder så lenge den ikke uttrykkelig er unntatt. Det følger også etter alminnelige jurisdiksjonsprinsipper at dette ikke kun gjelder selve skipet, men også for alle som befinner seg om bord på skipet, på samme måte som norsk lov gjelder for alle utlendinger som befinner seg i Norge. Det følger ingen unntak fra dette i våpenloven. Følgelig kreves det tillatelse etter våpenloven for å bære våpen både for norsk og utenlandsk mannskap og alle vakter uavhengig av nasjonaliteten til selskapet de er ansatt i.

2.4.2 Våpentillatelse til mannskapet

Jeg tar først for meg spørsmålet om tillatelse til å bære våpen kan gis til mannskapet om bord i et skip registrert i NIS. Spørsmål om våpentillatelse til vaktelskaper vil bli behandlet i kap.2.4.3. I tillegg til aldersgrensene som følger av §7 fjerde ledd er vilkårene etter tredje ledd at personer for å få innvilget slik tillatelse må være ”edruelige og pålitelige”, samtidig som de ”(...)har behov eller rimelig grunn for å ha skytevåpen(...)”. I tillegg følger det et tilleggsvilkår av siste punktum om at de ikke av særlige grunner kan anses uskikket til å erverve eller inneha våpen.

Selv om det nok kan være enkeltstående tilfeller av mannskapsmedlemmer som ikke er edruelige og pålitelige, forutsetter jeg i det videre at majoriteten er det. Tillatelsen vil uansett basere seg på en individuell vurdering, og det er ikke noe ved mannskap

generelt eller deres yrke som skulle tilsi at de ikke er edruelege og pålitelige. Jeg går ikke inn i de individuelle vurderingstemaene siden disse ikke er spesielle for mannskap på skip.

Det avgjørende blir vurderingen av om mannskapet har behov for eller rimelige grunner for å bære skytevåpen. Her må det skilles mellom ulike personer blant mannskapet. At hele mannskapet skal bære våpen, er lite aktuelt og noe det verken vil være behov for eller rimelige grunner for. Det aktuelle vil være om deler av mannskapet med spesielt ansvar for sikkerhet vil anses å ha behov for eller rimelige grunner til å bære våpen. I forarbeidene til en endring av våpenloven i 1997 fremheves "(...)øvelses- og konkurranseskyting, samt jakt."²⁸ som de mest praktiske tilfellene av hvilke situasjoner man anses å ha behov for å bære våpen. Privat bruk av våpen til forsvar av seg selv eller materielle verdier er ikke en tradisjonell problemstilling i Norge, i motsetning til for eksempel i USA der retten til å bære våpen for å forsvare seg selv er grunnlovfestet.²⁹ Våpen til forsvar er imidlertid ikke utelukket og det følger av Forskrift om skytevåpen, våpendeler og ammunisjon mv F25.06.2009 nr 904(våpenforskriften) §19 at tillatelse til erverv av våpen for beskyttelse kan gis når det foreligger et "påtrengende behov". Vilkåret for tillatelse til beskyttelse er altså skjerpet. Årsaken er naturlig nok at man i størst mulig grad ønsker å la politiet løse behovet for beskyttelse i samfunnet, og ikke at dette blir overlatt til den enkelte borger eller selskap.

Spørsmålet blir videre hva som skal til for at et behov er påtrengende og om behovet for bevæpning av mannskapet på NIS-skip faktisk er påtrengende. For at et behov skal være påtrengende, må det være meget aktuelt. Det holder ikke at det er et faktisk og uomtvistet behov, det må også haste og bære preg av å være eneste utvei. En slik forståelse blir også underbygget av hensynet bak det skjerpede kravet; kan man løse beskyttelsesbehovet på annet vis, er det å foretrekke.

Om behovet for bevæpning av mannskapet er påtrengende, vil altså være avhengig både av hvor sterk trusselen er, hvor egnet våpen er til å løse trusselen, og om det bære preg

²⁸ Ot.prp.nr.74(1996-1997) kap.3.3

²⁹ 2nd Amendment, United States Constitution

av å være den eneste løsningen. For en vurdering av størrelsen og alvorligheten av trusselen, vises det til vurderingen i kap.2.2.2. Her blir også egnetheten av våpen generelt vurdert i forbindelse med om bevæpning er nødvendig. I kapittel 2.2.1 blir det trukket frem at en bevæpning av mannskapet er mindre hensiktsmessig enn å leie inn bevæpnede vakter. Spørsmålet blir om den noe reduserte hensiktsmessigheten påvirker vurderingen av om bevæpningen er påtrengende.

Faren ved å bevæpne et, i våpensammenheng, forholdsvis utrent mannskap knytter seg til flere forhold. Det ene er at konflikten generelt kan eskaleres. Dette er tatt opp og avvist i kapittel 2.2.2. Det kan kanskje også stilles spørsmål om det enkelte angrep kan eskaleres ved en slik bevæpning. Dersom piratene vet at de møtes med våpen, men samtidig et forholdsvis utrent mannskap, kan dette raskt føre til mer voldelige sammenstøt. Dette kan av hensyn til mannskapet tale mot en bevæpning. Et annet forhold er hensynet til de som eventuelt beskyttes av mannskapet. Mannskap på NIS-skip vil vanligvis ikke være trent til å vurdere trusler med tanke på væpnet forsvar og faren for unødig bruk av våpen er dermed større. Samtidig vil noe av dette kunne løses nettopp ved å trene opp mannskapet, og man må uansett forutsette at en slik bevæpning kun vil gjelde de av mannskapet som er egnet til å håndtere våpen. En fordel med bevæpning av mannskapet vil være at man da vil kunne benytte de eksisterende kommandolinjene om bord. Som jeg vil komme tilbake til kan uklarhet ved kommandolinjene være problematisk ved innleie av profesjonelle vaktelskaper. Det faste mannskapet er allerede en del av et vanligvis velfungerende hierarkisk kommandosystem med kapteinen på toppen. Alternativet er heller ikke nødvendigvis bedre trente og bevæpnede vakter. Det kan også være kun de konvensjonelle forhåndsregler som piggtråd, økt fart og lignende. I en slik situasjon vil nok bevæpning av mannskapet på tross av dets betenkeligheter kunne bære preg av å være eneste utvei for å øke sikkerheten og derfor være påtrengende, fordi det potensielt kan benyttes til å avverge svært farlige situasjoner.

Jeg er etter dette kommet til at mannskap om bord i NIS-skip etter individuelle vurderinger kan gis våpentillatelse etter Våpenloven for å beskytte skipet mot piratangrep. Gitt at bevæpnede vakter kan leies inn, er det imidlertid antagelig lite praktisk.

2.4.3 Våpentillatelse til sikkerhetsselskap

Som nevnt åpner loven for å gi tillatelse til våpenerverv også til juridiske personer, men med de samme strenge vilkårene som stilles til personer. For å ta stilling til om slik tillatelse kan gis begrenses behandlingen i det følgende til å gjelde for oppdrag på skip i piratutsatte områder. Avgjørende blir, som under vurderingen av en eventuell bevæpning av mannskapet, om behovet for våpen, denne gang behandlet av profesjonelle vakter ansatt i egne vaktselskap, er et påtrengende behov.

I kap.2.2.2 konkluderte jeg med at væpnede vakter kan betegnes som et nødvendig tiltak etter skipssikkerhetsloven, selv om det ikke er det eneste mulige tiltaket. Kravet om at behovet for dette tiltaket må være påtrengende er et enda strengere krav. Like fullt gjør det seg også her gjeldende at det av lovgiver gitte beste alternativet, beskyttelse fra politimyndighet, ikke kan anses tilfredsstillende. Selv om man skulle firedoble antall skip i EU NAVFOR, og alle ble utstyrt med helikopter, ville responstiden fortsatt vært omkring en time fra et angrep ble varslet til man vil kunne forvente assistanse.³⁰ Ikke engang en slik økning, som i seg selv må anses som urealistisk, vil altså gi fullgod beskyttelse. Andre alternative beskyttelsestiltak er å følge opp BMP3. Dette gjøres allerede, og i stor grad med gode resultat, men heller ikke dette gir fullgod beskyttelse.

De fleste ulempene med å bevæpne mannskapet gjør seg ikke gjeldende på samme måte med bevæpnede vakter. Sannsynligheten for å avverge kapringsforsøk ved hjelp av målrettede varselsskudd, eventuelt også et mer effektivt forsvar ved kapring, er betraktelig bedre med profesjonelle vakter trent for slike situasjoner. Faren for unødig bruk av våpen rettet for eksempel mot uskyldige fiskefartøy vil også være mindre med profesjonelle vakter siden vurderingsevnen vanligvis vil være bedre. Samtidig vil den forebyggende effekten være større. Profesjonelle bevæpnede vakter vil utgjøre et større hinder for pirater og dermed ha en større avskrekkende effekt. Et kjennetegn ved piratvirksomheten fra Somalia er at de er godt informert. Hvilke rederier som benytter profesjonelle bevæpnede vakter, og hvilke som ikke gjør det vil raskt kunne være kjent informasjon blant piratene.

³⁰ The Economist (2011)

Behovet for å beskytte skip og mannskap mot pirater er stort, og trusselen er som allerede nevnt, svært alvorlig. Bevæpnede og profesjonelle vakter utgjør et av svært få effektive tiltak. Jeg er etter dette kommet til at behovet for dette tiltaket må anses som påtrengende. Siden denne type vaktvirksomhet er unntatt fra vaktvirksomhetsloven vil heller ikke den stå i veien for en eventuell våpentillatelse. Vurderingen vil derfor basere seg kun på skipssikkerhetsloven og våpenloven. Forutsatt at sikkerhetsselskapet og den våpenansvarlige oppfyller våpenloven og våpenforskriftens strenge vilkår for å få tillatelse til våpenerverv, vil en slik tillatelse kunne gis for å beskytte skip mot pirater i den definerte risikozonen i Adenbukta og Indiahavet.

2.5 ISM-koden

ISM-koden, International Safety Management Code, er et internasjonalt regelverk om sikker drift av skip. Den kommer til anvendelse på alle skip av en viss størrelse og er også forankret i SOLAS-konvensjonen som er ratifisert av Norge. I den siste versjonen følger det en plikt i artikkel 1.2.2.2 til å ”assess all identified risks to its ships, personnel and the environment and establish appropriate safeguards,”. Kilder i bransjen mener dette oppfattes nærmest som en blankofullmakt til å ta i bruk alle midler for å beskytte skipet og mannskapet, også bevæpning. På den annen side oppfatter motstandere av bevæpning den samme artikkelen og artikkel 1.2.2.1, som stiller krav til ”a safe working environment” dette som rettslige hinder for bevæpning i det de hevder en bevæpning utgjør en øket og ulovlig risiko for mannskapet.³¹

Ingen av disse tolkningene kan imidlertid føre frem. Riktignok er de fleste norske skip pliktig til å følge ISM-koden, men generelle og enkeltstående artikler som det her er snakk om vil ikke ha stor vekt for å avgjøre rettstilstanden i Norge. Spesielt ikke når spørsmålet allerede er spesielt regulert i skipssikkerhetsloven.

2.6 Konklusjon

Jeg er kommet til at norsk rett åpner for at bevæpnede vakter kan tas i bruk på NIS-skip innenfor den definerte risikozonen for sjørøveri utenfor Somalia. Det vil kunne gis

³¹ Johansen (2011)

tillatelse til våpenerverv for vaktelskaper til bruk i slike oppdrag. En generell bevæpning av mannskapet vil også kunne oppfylle vilkårene loven stiller. Dette er imidlertid helt avhengig av den opplæring og kompetanse mannskapet sitter med. I praksis vil dette alternativet være lite relevant.

Selv om det er en åpning i lovverket for å bevæpne skip, er den ikke ubetinget. Det er ingen automatikk i at skip som seiler i Adenbukta eller det Indiske hav kan bevæpne seg. Nødvendigheten av bevæpning må vurderes konkret for det enkelte skip og for den enkelte gjennomfart med bakgrunn i trusselsituasjonen og alternative beskyttelsestiltak.

Også spørsmålet om når våpnene kan tas i bruk, må vurderes spesielt for den enkelte situasjon med bakgrunn i farenivået og alternative beskyttelsestiltak.

Selv om skipssikkerhetsloven er klar, vil spørsmålet om våpentillatelse i stor grad basere seg på skjønn hos den enkelte politimester som behandler søknaden. Uten en avklaring fra lovgiver på dette feltet, vil konklusjonene kunne bli ulike og spørsmålet vil fortsatt preges av usikkerhet. En klargjøring av regelverket vil derfor være på sin plass.

2.7 Kommentarer til forslaget om ny forskrift vedrørende bevæpning

2.7.1 Innledning

Som en følge av den stadig større trusselen sjørøveri utgjør, har presset mot Regjeringen for å avklare situasjonen om muligheten til bevæpning blitt stadig større fra rederinæringen i Norge. En gjennomgang av regelverket har derfor lenge vært varslet. Denne har latt vente på seg fordi bevæpning er et omstridt virkemiddel politisk, hvor det er stor uenighet, ikke minst internt i regjeringen. 4.mars d.å. ble det likevel sendt ut en ny forskrift på høring om bevæpnede vakter på norske skip. Samtidig ble flere endringer i våpenforskriften sendt ut på høring. Regjeringen har imidlertid ikke konkludert i saken og både forslaget til ny forskrift og endringene i våpenforskriften går ut på høring uten innstilling. Hvordan forskriftene faktisk blir, eller om det i hele tatt blir en forskrift om bruk av bevæpnede vakter på norske skip, er svært usikkert.

Eventuelle vurderinger av dette vil kun være politiske spekulasjoner, og jeg holder meg derfor til en juridisk oversikt over følgene ved forslagene slik de er sendt ut på høring.

2.7.2 Forskrift om bruk av bevæpnede vakter på norske skip mv

Forslaget til Forskrift om bruk av bevæpnede vakter på norske skip mv. er utarbeidet med hjemmel i skipssikkerhetsloven. Forskriftsutkastet begrenses imidlertid, og dermed begrenses også den eventuelle muligheten til bevæpning, til å gjelde såkalte ISPS-skip, skip som faller inn under forskrift om sikkerhet og terrorberedskap om bord på skip og flyttbare boreinnretninger. Videre begrenses muligheten til bevæpning til trafikk i områder med beredskapsnivå 2 eller 3 etter ISPS-forskriften.

Utover disse to begrensningene er forskriften ikke spesielt spesifikk. Det stilles strenge krav til prosedyrer, men det sies lite om hva prosedyrene faktisk skal inneholde utover at vaktene skal være under skipsførerens kommando. Utover dette overlates utarbeidelsen av prosedyrene til rederiene i samarbeid med forsikringsselskapene. Av §3 følger det et krav om at forsikringsgiver varsles og aksepterer bruken av bevæpnede vakter. I høringsbrevet til forskriften trekker departementet frem de erfaringer forsikringsselskapene har med kvalitetskontroll av sikkerhetsselskap og den egeninteressen forsikringsgiver har av at bevæpningen foregår i ryddige former. Et hensyn som taler for en slik involvering av forsikringsselskapet som departementet foreslår. Å stille krav om forsikringsgivers aksept sørger for at forsikringsselskapenes kvalitetskontroll blir benyttet. På denne måten vil useriøse aktører lukes ut.

I høringsbrevet vises det også til at egne bransjerutiner er under utarbeidelse. Disse, samt forsikringsselskapenes kvalitetskontroll, vil i motsetning til forskriftsverket alltid være faglig oppdatert. Det vil være i forsikringsselskapenes interesse at kun seriøse vaktelskaper benyttes og kvalitetskontrollen vil derfor alltid være streng. For rederiene vil det selvsagt også være viktig å benytte seriøse vaktelskaper, men for dem vil nok hensynet til pris og tilgjengelighet også veie tungt. Det er således ingen fare ved å henvise til bransjens egne prosedyrer. Både den faglige tyngden og erfaringsgrunnlaget vil der være større enn i Nærings- og handelsdepartementet.

Selve bruken av våpen reguleres heller ikke i sterkere grad enn det som allerede følger av skipssikkerhetsloven. Det stilles eksplisitt krav om at varselskudd skal avfyres når omstendighetene tillater det, men et slikt krav vil uansett være påkrevd for at bruken av våpen skal være forholdsmessig.³²

Det stilles også krav om at eventuelle hendelser hvor våpen tas i bruk både skal inntegnes i skipets dekksgdagbok og at en egen kort rapport skal sendes sjøfartsdirektoratet innen 72 timer. Dette kommer i tillegg til den rapporteringen som allerede skjer fra alle skip som berøres av piratangrep til EU NAVFOR Somalia operation Atalanta.

2.7.3 Endring i våpenforskriften

Endringene i våpenforskriften kommer som en følge av at de generelle reglene for bærertilatelse ikke er hensiktsmessig ved bevæpnede vakter på skip. Endringene går derfor ut på at rederiet gis midlertidig tillatelse til å inneha og oppbevare skytevåpen som vaktelskaper kan benytte til forsvar mot terror og sjørøvere. Begrensningene til å gjelde ISPS-skip og kun på gitte beredskapsnivå er de samme for endringsforslagene i våpenforskriften som i forskriftsforslaget om selve bevæpningen.

Det legges også opp til unntak i hvilken type våpen og ammunisjon som tillates. Vanligvis er verken helautomatiske våpen eller grovkalibrede skytevåpen tillatt. Siden dette anses som hensiktsmessig og mer adekvat bevæpning til denne bruken, foreslås det unntak for slike våpen til bruk om bord i de berørte skipene.

Det kan synes som Justis- og Politidepartementet med dette forslaget legger opp til en lovendring i forskrifts form. Det ville i så fall være problematisk rettskildemessig. Det følger imidlertid av våpenloven §7 6.ledd at Kongen kan gi forskrift om bl.a. juridiske personers erverv av skytevåpen. Rederiet er en slik juridisk person og Regjeringen kan derfor i forskrift gi slike særregler på dette området.

³² Forslag til Forskrift om bruk av bevæpnede vakter på norske skip mv. §6

2.7.4 Sammendrag

Forslaget til ny forskrift med tilhørende endringer i våpenforskriften møter noen av kravene fra næringen og gir en juridisk klargjøring på spørsmålet om muligheten til bevæpning. Som jeg tidligere har konkludert med, kan man bevæpne skip til forsvar mot sjørøvere. Forskriften forandrer således ikke rettstilstanden, men er kun en presisering. En slik presisering vil utvilsomt vært en fordel.

Presiseringen begrenses imidlertid til å gjelde hvorvidt man faktisk kan benytte bevæpnede vakter. Mulige strafferettslige konsekvenser som kan følge av bruken, som er mitt tema i kapittel 3, omtales ikke overhodet. Disse vil stort sett være de samme uavhengig av om forskriftsendringene vedtas eller ikke. Kun de åpenbare bruddene på våpenlovgivningen som bruk av bevæpnede vakter på skip uten våpentillatelse i dag innebærer, gjøres legale.³³

³³ Jf. Kapittel 3.3.2

3 Strafferettslig jurisdiksjon

3.1 Innledning

En bevæpning av skip registrert i NIS reiser en rekke strafferettslige problemstillinger. Hva skjer med piratene? Hva skjer om man fra skipets side handler utover det man har hjemmel til? Hvem står ansvarlig om en uskyldig fisker skytes av en bevæpnet vakt ansatt i et sikkerhetsselskap som av rederiet er innleid til å beskytte et skip registrert i NIS? Hvordan skal et slikt hendelsesforløp etterforskes og avklares? Og hvordan vil en slik etterforskning følges opp?

3.1.1 Avgrensning mot strafferettslig forfølgelse av pirater

Forfølgelsen av eventuelt pågrepne pirater reiser kanskje de største strafferettslige problemstillingene. I dag veksles det mellom forsøk på og faktisk straffeforfølgelse i skipenes hjemland, i piratenes hjemland(Somalia) og delvis også i Kenya. Dette er imidlertid spørsmål som i større grad er aktuelle for de involverte statene og ikke i like stor grad for rederiene. Jeg har derfor valgt å holde dette utenfor oppgaven.

3.1.2 Klassifisering av pirater

At pirater skal beskyttes av norsk lov vil av enkelte kunne betraktes som et paradoks. Tradisjonelt er også sjørøveri av enkelte fremstilt som en forbrytelse mot menneskeheten, og det snakkes ikke bare om en ”krig mot somaliske pirater”, men det er også satt i gang en militær operasjon mot dem forankret i FN. Man kunne etter dette tenke seg at pirater derfor ble definert som ”stridende” i folkeretten, og på den måten kunne behandles på en annen måte. Det er imidlertid ikke sikkert at piratjakten av den grunn ville blitt enklere. Dette er uansett besvart benektende i teorien.³⁴ Det er begrunnet i at de militære operasjonene omtales som en aksjon for å overholde lov og orden, og ikke som krigssituasjon, av alle stater som deltar. Videre er det heller ikke

³⁴ Guildfoyle (2010)

naturlig å si at piratene er involvert i en væpnet konflikt. Pirater må derfor behandles som sivile etter norsk rett.

3.2 Jurisdiksjon

3.2.1 Åpent hav

Hovedprinsippet på det åpne hav er havets frihet. Det betyr at det ikke er jurisdiksjon på grunnlag av territorialitet, men at hovedregelen er flaggstatsjurisdiksjon. Den staten som skipet er registrert i har altså full og eksklusiv jurisdiksjon. Det meste av det aktuelle området hvor skipsfarten er utsatt for somaliske pirater er åpent hav. Det vil si at norsk lov gjelder for skip registrert i NIS som ferdes her. Herunder Straffeloven osv.

3.2.2 Adenbukta, Indiahavet og tiliggende områder

Etter straffeloven §12 betraktes norske fartøy som en del av riket når de befinner seg i åpen sjø. I tillegg likestilles handlinger begått i fremmed havn eller på fremmed sjøterritorium med handlinger begått i Norge etter §12, 1.ledd nr.2 dersom handlingene er gjort av mannskapet eller noen som følger med skipet. Vilåret for dette vil være oppfylt både for kaptein, mannskap og eventuelle vaktelskaper, og norsk straffelov vil altså komme til anvendelse i hele det aktuelle området.

Innenfor andre staters sjøterritorium vil også andre staters lovgivning kunne komme til anvendelse. I de stater der dette kun dreier seg om uskyldig gjennomfart, slik som i Somalias naboland og i de arabiske landene, vil dette neppe få betydning. Lokale myndigheter vil ikke blande seg inn i forholdet så lenge deres interesser ikke er påvirket. En slik tilnærming til skip fra andre flaggstater kalles ”det franske systemet”.³⁵

Hendelser i somalisk territorium vil derimot i stor grad påvirke somaliske interesser. Det kan både tenkes at Somalia ønsker å straffeforfølge egne statsborgere, og man kan ønske å straffeforfølge de ansvarlige etter at påståtte uskyldige somaliere kan være skadet eller drept. Forholdene i Somalia er imidlertid slik samfunnsmessig og juridisk at dette er en helt uaktuell problemstilling.

³⁵ Ruud (2006) s.149

3.2.3 Forholdet til flaggstaten

Som nevnt er det flaggstaten som har jurisdiksjon, og skipet må derfor forholde seg til denne statens lovgivning. I praksis legger flaggstatene i stor grad til rette for de skip som er registrert der. Dette er en naturlig følge av at alternativet er at skipene enkelt kan flyttes, flagges ut. I stor grad kan altså rederiene selv ha bestemmende innflytelse på hvilke regler de ønsker å forholde seg til ved å velge de flaggstater som tilpasser lovgivningen best til dem. Det er ikke uvanlig at rederier flagger om sine skip for å komme inn under en mer fordelaktig jurisdiksjon. Dette har også vært tilfelle for tidligere NIS-skip.

3.3 Materielle lovbrudd

Jeg vil her ta for meg hvilke materielle lovbrudd man står i fare for å begå som en følge av bevæpning og hvilke konsekvenser dette vil kunne få. Jeg forutsetter i dette at bevæpning av skip er legalt.

3.3.1 Brudd på skipssikkerhetsloven

De aktuelle bestemmelsene i skipssikkerhetsloven §§39-40 er ikke etter denne loven belagt med straffeansvar jf. kap.10. Konsekvensene av at de maktmidler man tar i bruk for eksempel ikke er forholdsmessige er altså i seg selv ikke straffbare etter skipssikkerhetsloven. Det betyr ikke at de er legale og ikke kan rammes av andre straffebud i annen lovgivning. Selv om det konkrete bruddet ikke er straffebelagt, kan konsekvensene av bruddet innebære at andre straffebud kommer til anvendelse. Dette følger også av §69 fjerde ledd hvor bestemmelsene i kapittelet ikke får anvendelse dersom forholdet rammes av en strengere straffebestemmelse. Dette må også gjelde de forhold som ikke i denne loven er belagt med straffeansvar. Det kan imidlertid ikke forstås slik at forhold som etter skipssikkerhetsloven er legale, likevel kan rammes av andre straffebestemmelser.

3.3.2 Brudd på våpenloven

Både ulovlig besittelse og bruk av våpen om bord, og ulovlig oppbevaring eller transporter, er relevante og mulige brudd på våpenloven som en følge av bevæpning av NIS-skip. Jeg vil i det følgende ta for meg hvilke konsekvenser disse bruddene kan få. Jeg går ikke i dybden i ansvarsfordelingen mellom rederi, mannskap og

sikkerhetsselskap. Dette kommer jeg tilbake til i kapittel 4. Det bør imidlertid allerede nå bemerkes at medvirkning til brudd på våpenloven straffes på samme måte som selve bruddet jf. Våpenloven §33 tredje ledd.

Spesielt problematisk og aktuelt vil ulovlig besittelse og bruk av våpen bli dersom den foreslåtte endringen i våpenforskriften ikke blir vedtatt. Selv om man etter min vurdering kan søke og få innvilget våpenløyve for å beskytte skip, vil dette være en svært tungvint og tidkrevende prosess. I det daglige, hvor presset på tid hele tiden er meget sterkt, vil det nok være lite realistisk å tro at en slik prosess vil bli fulgt opp. Det vil nærmest være praktisk umulig. Konsekvensen er at skipssikkerhetsloven åpner opp for bevæpnede vakter, men våpenloven rent praktisk setter en stopper for våpentillatelser til vaktene. Det er imidlertid ikke direkte motstrid, for muligheten er tilstede, selv om den er vanskelig tilgjengelig. Uansett vil heller ikke skipssikkerhetsloven i et slikt tilfelle kunne gå foran våpenloven som *lex specialis*. Riktignok retter skipssikkerhetsloven seg spesielt mot skip, men våpenloven er like spesielt rettet mot all våpenbruk som ikke uttrykkelig er unntatt i våpenloven eller våpenforskriften.

Straffesanksjonene for brudd på våpenloven er bøter eller fengsel i inntil tre måneder for forsettlig eller grovt uaktsomme brudd på bestemmelsene i loven jf. §33. For grove brudd følger det av annet ledd at strafferammen økes til bøter eller fengsel i opp til fire år. Dersom vaktelskap og rederi bevisst utelater å søke om våpentillatelse og skipet likevel utrustes med bevæpnede vakter, tar man seg til rette i strid med norsk våpenlovgivning. Signaler fra flere hold i næringen bekrefter at stadig flere skip registrert i NIS utstyres med våpen. Det er imidlertid ikke kommet tilsvarende antall søknader om våpentillatelser til politidistriktene. Dette tyder på at rederiene allerede i dag velger å ikke forholde seg til våpenloven. Dette er selvsagt et lovbrudd og straffbart etter §33. Spørsmålet videre er om det også er et grovt brudd, jf. §33 annet ledd, og om det eventuelt kan finnes formildende eller unnskyldende omstendigheter som kan innebære at straffen reduseres eller faller helt bort.

I §33 annet ledd følger det flere momenter som skal vektlegges i vurderingen av om lovbruddet er grovt. Det første er antall våpen og hvilke typer våpen det er snakk om. I

en situasjon hvor bevæpnede vakter er kommet om bord i et NIS-skip, vil de antagelig være godt utstyrt både i antall og typer våpen. Videre skal det vurderes om handlingen også av andre grunner kan være av en særlig farlig eller samfunnsskadelig art. Å utstyre et skip med profesjonelle bevæpnede vakter, er ikke særlig farlig sammenlignet med alternativet, som er skip uten bevæpnede vakter. Farevurderingen må knyttes til bruddet på våpenloven, altså at våpen tas om bord, ikke til den generelle og svært farlige situasjonen i Adenbukta og Indiahavet. Ikke kan det anses å være av en samfunnsskadelig art heller, selv om bevisste brudd på våpenlovgivningen heller ikke kan anses for å være særlig samfunnsbyggende. Typen våpen som blir brukt kan som nevnt også påvirke grovhetsvurderingen. Blir det benyttet våpen av en type som er ulovlig etter norsk våpenlovgivning, taler dette i retning av et grovt brudd. Det er ikke mulig å konkludere generelt om bruken av våpen uten våpentillatelse er grov eller ikke. Dette må vurderes spesielt for hvert enkelt tilfelle og ses i sammenheng både med kravet til forsvarlig og sikker oppbevaring og transport, til den faktiske bruken av våpnene og til hvilke type våpen som benyttes.

Våpenloven stiller som nevnt også krav til forsvarlig og sikker oppbevaring og transport. Kravene til dette finnes i kapittel 7 i våpenloven. Selv om besittelsen av våpen er ulovlig etter våpenloven, må man likevel oppbevare og transportere våpnene i tråd med de krav loven stiller. Dette vil antageligvis sjeldent være et problem så lenge rederiene forholder seg til seriøse og profesjonelle selskap. I de fleste tilfeller vil nok både sikkerhetsselskapenes rutiner og kontrakten mellom selskapene og rederiene være vel så strenge som våpenloven. Dersom brudd likevel forekommer, vil de være straffbare etter våpenloven §33. Om bruddet er grovt vil måtte vurderes for hvert enkelt tilfelle etter de momenter som følger av §33 annet ledd annet punktum.

3.3.3 Brudd på straffeloven

Det kan tenkes flere mulige brudd på straffeloven som følge av bevæpning av skip. Det knytter seg i hovedsak opp mot skader enten på utstyr eller på liv og helse. Det er ikke slik at enhver skade vil være et brudd på straffeloven. Straffeloven gir ikke hjemmel for straff for skader påført i nødverge. Som tidligere nevnt vil det i forsvar mot pirater

gjelde en utvidet nødvergerett.³⁶ Dersom tiltakene ellers er innenfor rammene av nødvergeretten er de ikke kun straffefrie, men også legale.

I hovedsak kan det tenkes to situasjoner hvor straffeloven brytes. Den første inntreffer dersom situasjonen feilvurderes og det rent faktisk ikke er en nødvergesituasjon. I en slik situasjon vil handlingene måtte vurderes mot de ordinære straffebud som eventuelt rammer de handlingene som foretas. Den andre situasjonen, og som er mer aktuell, er at nødvergesituasjon foreligger, men at de bevæpnede vaktene handler utover det nødvergesituasjonen tilsier. Altså at forsvaret ikke er forholdsmessig.

Den første situasjonen, hvor det faktisk ikke foreligger nødverge kan igjen deles inn i to. Den første er når fartøyet som er utgangspunktet for den opplevde trusselen faktisk ikke er pirater. Skader på materiell eller liv og helse vil i en slik situasjon være spesielt uheldig, da fullstendig uskyldige rammes. Den andre situasjonen foreligger når det faktisk er pirater som er utgangspunktet for den opplevde trusselen, men det ikke faktisk kan dokumenteres noe aktuelt angrep.

Det følger av rettspraksis at den som tar feil av situasjonen og handler ut fra en gal virkelighetsoppfatning, ikke skal dømmes etter den faktiske situasjonen, men etter sin oppfatning av situasjonen.³⁷ I tillegg skal tvil i alle straffesaker komme tiltalte til gode. Når skipet i en slik situasjon anfører at en nødvergesituasjon forelå er det altså ikke skipets plikt å bevise det. Kan påtalemyndigheten eller skadelidte ikke bevise at det ikke forelå nødverge, må tvilen komme skipet til gode. I praksis vil dette gi en effektiv beskyttelse for handelsskipene. Hendelsesforløpet vil i all hovedsak kun kunne bli dokumentert av skipets egen rapportering. Motparten, dersom det dreier seg om en pirat, vil antagelig heller ikke ha stor troverdighet i en eventuell påstand om at de ikke utgjorde en trussel for handelsskipet. Dersom motparten er en uskyldig fisker som feilaktig ble antatt å være pirat, vil kanskje troverdigheten være større. Muligheten for bevisføring er antagelig like liten. I tillegg vil troverdigheten også her være begrenset

³⁶ jf. Kapittel 2.2.3

³⁷ Rt.1974 s.841 og Rt.1977 s.1327

da det ikke er uvanlig at pirater kaster våpen og andre beviser på sjørøveri over bord for å fremstå som uskyldige fiskere.

Samlet sett utgjør dette en uheldig situasjon de lege ferenda. Skipene tar i bruk våpen for å beskytte seg med i gitte truende situasjoner. At de kun tar i bruk våpen i slike faktisk truende situasjoner, har man ingen kontroll med utover deres egen rapportering. Det er likevel vanskelig å se andre måter å gjøre dette på. Kun strenge rapporteringskrav kan avhjelpe problemet noe.

Den andre tenkte overtredelsen av straffeloven er når reaksjonene mot piratene overstiger det som er nødvendig for å avverge angrepet. Dette er også drøftet i kapittel 2 og jeg skal ikke gjenta drøftingene. Det må imidlertid fremheves at i likhet med bedømmelsen av om det faktisk foreligger en nødvergesituasjon, er det den handlendes oppfatning av situasjonen som er avgjørende for vurderingene av handlingene. I tillegg vil en feilberegning av forsvarshandlingene, typisk et varselskudd som treffer og skader enten en pirat eller en farkost, bli bedømt ut fra sin oppfatning og hensikt bak handlingen jf.Rt.1993 s.1197.

3.3.4 Ny straffelov

Stortinget har vedtatt en ny straffelov til erstatning for den gjeldende straffelov av 1902. Selv om det er en god stund siden loven ble vedtatt(2005), har den enda ikke trådt i kraft. Den nye straffeloven vil innebære nye bestemmelser om nødverge. Det tas imidlertid ikke sikte på noen endring av rettstilstanden. På et mer prosessuelt plan legges det imidlertid opp til endringer, bl.a. med større grad av skjønn til domstolene. Dette kan nok slå begge veier, og vil nok i praksis kunne lede til reelle endringer.

Da den nye straffeloven ikke har trådt i kraft og da den heller ikke ved ikrafttredelsen, så langt jeg kan se, vil føre til endringer av betydning for det som er tema for denne oppgaven, går jeg ikke nærmere inn på dette.

3.3.5 Erstatning etter skadeerstatningsloven

I tillegg til det strafferettslige ansvaret kan man bli erstatningsrettslig ansvarlig for de skader man volder både på personer og for tingskader og formueskade. Dette følger av

alminnelig erstatningsrett. Erstatningsrett hører ikke tematisk inn i et kapittel om strafferettslige konsekvenser, men det er en aktuell konsekvens av de samme forholdene og behandles derfor likevel her.

Utgangspunktet er at skadelidte har krav på full erstatning for sitt økonomiske tap. Erstatningsansvarlig blir man imidlertid ikke om man handler i nødverge, jf. Lov om skadeerstatning 13 juni 1969 nr.26 §1-4. Også om man handler utover det man med hjemmel i nødvergebestemmelsene har hjemmel for, kan erstatningsansvaret falle bort eller bli betydelig redusert som en følge av skadelidtes medvirkning jf. §5-1. Også i de situasjoner hvor det faktisk ikke oppstår nødvergesituasjoner, typisk at påviste pirater eller fiskere opptrer på en truende måte i nærheten av et handelsskip, vil skadelidtes medvirkning kunne påberopes.

3.4 Sannsynligheten for skader og lovbrudd

Sannsynligheten og faren for skader ved bruk av bevæpnede vakter til forsvar mot sjørøvere knytter seg som nevnt til de situasjoner hvor hendelser feilvurderes og for eksempel uskyldige fiskere feilaktig beskyttes som om de var pirater. I tillegg kan det oppstå situasjoner hvor man mister oversikten og kontrollen, og bruken av våpen tar en uhensiktsmessig og ikke legal retning.

Sannsynligheten for slike hendelser er absolutt tilstede. Muligheten til å unngå dem fullstendig, eller i alle fall redusere antallet til et minimum med forholdsvis enkle forhåndsregler, er imidlertid også tilstede. Piratene vil i de aller fleste tilfeller være underlegne de skipene de angriper med tanke på materiell kapasitet. Selv uten bevæpnede vakter er det et fåtall av de påbegynte kapringsforsøk som sett fra piratenes ståsted blir vellykkede. Dette skyldes blant annet fordelene handelsskipene har ved sin størrelse og fart. I motsetning til piratvirksomhet andre steder i verden skjer de fleste angrep fra somaliske pirater ikke ved anløp til havn, men i åpent hav under fart. På åpent hav vil fordelene ved å være overlegen i størrelse på skipet være stor.

Selv om også piratene er bevæpnet, og i stor grad med tunge og avanserte våpen, vil utgangspunktet for å beskytte et stort handelsskip være bedre. Utgangspunktet for presisjonsskudd for å varsle eller skremme, er mye bedre på et stort skip enn i et lite

hurtiggående skip. Så lenge de bevæpnede vaktene holder seg til nettopp varselskudd og presisjonsskudd, er sannsynligheten for utilsiktede skader små. Selv om målskiven i og for seg er mindre, vil man nyte godt av en helt annen stabilitet og ha nærmest ubegrenset areal å oppbevare våpen og utstyr på, og til å søke tilflukt på. Det er heller ikke snakk om en konvensjonell krigssituasjon hvor ødeleggelse er tilnærmet like godt som kapring. Motivet for piratene er ikke ødeleggelse, men kapring. Selv et skadet skip og last vil utgjøre store verdier for rederiet, og piratene vil nok ikke stå tilbake for å utføre angrep skip og last tar skade av. I det øyeblikket skipet skulle bli så skadet at det synker, mister det imidlertid sin verdi for piratene.

Selv om utgangspunktet for skip med bevæpnede vakter er godt, betyr ikke det at forsvaret skjer uten kostnad. Gevinsten for piratene ved å kapre et skip er enorm og de er som kjent godt utstyrt. Det er derfor ikke slik at de uten videre gir seg uten kamp. Eksempel på dette har vi fra de militæroperasjonene som har vært gjennomført for å befri skip. Piratene overgir seg ikke, og resultatet av aksjonene har vært til dels store tap av menneskeliv på piratenes side. Kilder i næringen bekrefter at dette heller ikke er uvanlig i situasjoner hvor private sikkerhetsselskap beskytter skip som kommer under angrep. Hvorvidt man forholder seg til nødvergeprinsippet i slike situasjoner foreligger det ingen dokumentasjon på. Og verken næringen eller myndighetene ønsker å kontrollere dette nærmere.

3.5 Konklusjon

Jeg har i dette kapittelet redegjort for de mulige strafferettslige konsekvensene av å bevæpne skip. Som det kommer frem, kan brudd på lovgivningen i teorien få alvorlige konsekvenser. Ikke minst kan overtredelse av nødvergeretten være alvorlig. Den reelle situasjonen er en annen. På grunn av svakhetene i rapporteringen og mangelen på innsyn og tilstedeværelse er en eventuell etterforskning og straffeforfølgelse vanskelig. Riktignok er lovbruddene som relaterer seg til overtredelse av nødretten svært vanskelig å etterforske og dokumentere, men bruddene på våpenloven vil antagelig være mye enklere både å avdekke og dokumentere. Likevel gjøres det ikke noe forsøk fra norske myndigheters side på å etterforske dette. Det er vanskelig å tolke dette som noe annet enn et stilltiende samtykke. En kilde i næringen omtalte det slik: ”Det ligger et stort og

tykt ullteppe over hele situasjonen som ingen, verken næringen eller myndighetene, er interessert i å løfte på”.

4 Ansvarsforholdet mellom sikkerhetsselskap, rederi og kaptein

4.1 Innledning

Ansvarsforholdet mellom de involverte partene; rederiet, kapteinen og sikkerhetsselskapet har både en kontraktrettslig side og en strafferettslig side.

Ansvarsforholdet mellom partene er aktuelt med tanke på hvem som tar avgjørelsen om bevæpning og om bruken av våpen. Videre er det aktuelt med tanke på hvem som i etterkant har ansvaret for følgene av bevæpningen.

I mange situasjoner vil befrakteren være en aktiv pådriver for bevæpning. Som jeg kommer tilbake til i kapittel 6, vil dette kunne ha konsekvenser for fordelingen av kostnader til selve bevæpningen. Befrakteren har imidlertid begrenset myndighet og ansvar om bord. Befrakter kan ikke selv leie inn bevæpnede vakter, og hans rolle vil utelukkende være et forhold som er regulert i certepartiet og delvis i sjøloven. Han er derfor ikke en aktuell part i denne sammenheng.

Utgangspunktet for den kontraktsrettslige siden er at partene har avtalefrihet og kan kontraktsfeste den ansvarsfordeling man selv ønsker og blir enige om. Dette gjelder den interne ansvarsfordelingen av risiko for kostnader, oppgaver og eventuelle andre forhold. For den strafferettslige siden er situasjonen en annen. Partene kan ikke avtale sin egen fordeling av straffeansvar, selv om fordelingen av oppgaver nok kan påvirke skyldvurderingen i straffeansvaret.

Jeg vil i det følgende ta for meg to kontrakter mellom rederi og sikkerhetsselskap. Videre vil jeg redegjøre for den myndighet og det ansvar som påligger den enkelte part; kaptein, sikkerhetsselskap og rederi, både etter kontrakten og etter lovverket. Etter at jeg har redegjort for det interne ansvarsforholdet, vil jeg ta for meg ansvarsforholdet til eksterne parter.

4.2 Kontraktene mellom rederi og sikkerhetsselskap

Jeg har fått innsyn i kontrakter mellom to ulike rederier og to ulike sikkerhetsselskaper. Begge kontraktene er konfidensielle og kan dessverre ikke refereres til. Som det også ellers er vanlig i shipping, bestemmer kontraktene både at engelsk rett skal gjelde og at eventuelle konflikter skal behandles i England. Siden detaljgraden i kontraktene er stor vil jeg ikke gi et komplett bilde av de to kontraktene. Jeg tar kun for meg de mest sentrale delene av kontraktene.

Dersom ansvarsfordelingen som kontraktsfestes er i strid med norsk straffelovgivning vil imidlertid ikke dette forhindre at en eller begge av partene kan bli strafferettslig ansvarlig. Et eksempel på dette er brudd på våpenloven med hensyn til manglende våpentillatelse. En mulig forutsetning i kontraktene mellom sikkerhetsselskapene og rederiene, er at rederiet har ansvaret for at alle slike offentlige godkjenninger er på plass. Dersom de likevel ikke er det, og bevæpnede vakter fra sikkerhetsselskapet tas om bord på skipet, kan disse ikke gjennom en privatrettslig kontrakt avskrive seg det lovbruddet deres bruk av våpen faktisk innebærer etter norsk lovgivning.

4.3 Kapteinens ansvar og myndighet

Utgangspunktet er at kapteinen er ansvarlig for alle beslutninger som fattes om bord i skipet. Dette fremgår riktignok ikke direkte verken av skipssikkerhetsloven eller Lov om sjøfarten 24 juni 1994 Nr.39, heretter kalt sjøloven. Indirekte kommer det imidlertid klart frem i en rekke bestemmelser.³⁸ I tillegg kan det anses som et internasjonalt anerkjent prinsipp og fastslås også i egne klausuler i de fleste certepartier.³⁹

Kapteinenes myndighet innebærer for det første at han er ansvarlig for alle nautiske avgjørelser. For det annet er han ansvarlig for sikkerheten om bord. For det tredje er han også ansvarlig for en del kommersielle avgjørelser på vegne av rederiet. Han er rederiets representant om bord.

³⁸ Falkanger (2010) s.226

³⁹ Eksempelvis NYPE art.8 (a)

En eventuell bevæpning kan ha store konsekvenser for sikkerheten om bord i skipet. Dette ansvaret er ikke bare rederiets, men også kapteinens. Dersom kapteinen motsetter seg bevæpning med bakgrunnen i skipets og mannskapets sikkerhet, vil en slik avgjørelse ikke kunne overstyres av rederiet. Behovet for slik overstyring er nok likevel reelt sett lite. For det første er det lite som tilsier at sikkerheten faktisk vil bli svekket ved å ta om bord bevæpnede vakter. For det andre vil det nok også bli lagt et press på kapteinen fra rederiets side som det vil være vanskelig å motsette seg, selv om muligheten foreligger.

Mer aktuelt vil det være at kapteinen kan ha en mening om det sikkerhetsselskapet som leies inn. Denne avgjørelsen ligger generelt til rederiet, men dersom rederiet har tatt større hensyn til pris og tilgjengelighet enn til kvalitet, og kapteinen mener valget av selskap ikke er forsvarlig, vil han kunne motsette seg dette. Dette følger av sjøloven §135 fjerde ledd. Her heter det at beslutninger kapteinen treffer for å beskytte menneskeliv til sjøs ikke kan overprøves verken av rederiet eller andre.

I en eventuell skarp situasjon vil kapteinen fortsatt være den øverste ansvarlige. Dette følger av hjemmelen til bruk av våpen i skipssikkerhetsloven §40 annet ledd. I kontraktene mellom rederi og sikkerhetsselskapene blir denne forsøkt modifisert ved å overlate til sikkerhetsselskapets ansatte å avgjøre når våpen skal tas i bruk. Riktignok skal avgjørelsen, dersom tiden og situasjonen tillater det, drøftes med kapteinen, men det er altså sikkerhetsselskapets vurdering som etter kontrakten er avgjørende. Spørsmålet er om dette er i tråd med norsk lovgivning. At kapteinen på eget initiativ overlater ansvaret for slike vurderinger til sikkerhetsselskapet, er ikke problematisk. Det vil antagelig rent strategisk være fornuftig da sikkerhetsselskapets ansatte i større grad enn kapteinen har erfaring som gir dem bedre forutsetninger for å vurdere skarpe situasjoner. Etter norsk rett vil det imidlertid ved uenighet være kapteinen som har den absolutte myndighet. Dette følger av sjøloven §135 fjerde ledd.

De ordinære kommandolinjene om bord i et skip er meget strenge, med kapteinen suverent på topp. En løsning hvor ledelsen deles opp, eller tas over av en ukjent aktør, i det som kanskje er av de mest kritiske situasjoner skipet kan komme i, vil kunne svekke forsvaret av skipet. En skarp situasjon vil i aller høyeste grad også påvirke det øvrige

mannskapet og usikkerhet rundt kommandolinjene kan få store negative konsekvenser. I kritiske situasjoner er kommunikasjonen viktig for et effektivt forsvar. Det vil da være en stor fordel at denne ledes av kapteinen, som i utgangspunktet er den som kjenner skipet og mannskapet best. Selv om kapteinen altså vil beholde kontrollen over skipet, vil han ikke kunne gripe inn i kommandolinjene til de innleide bevæpnede vaktene som er om bord.

Selv om kapteinen frivillig kan overlate avgjørelser til sikkerhetsselskapet, kan han ikke gjennom dette fraskrive seg ansvaret. Det betyr imidlertid ikke at han blir ansvarlig for en hver feilvurdering som gjøres. Som tidligere nevnt, bedømmes man for slik man oppfattet situasjonen, ikke slik den faktisk var. Dersom sikkerhetsselskapet og kapteinen imidlertid burde handlet annerledes med bakgrunn i sin kunnskap og slik situasjonen ble oppfattet, vil kapteinen være ansvarlig.

4.4 Sikkerhetsselskapets ansvar og myndighet

Utgangspunktet for sikkerhetsselskapets myndighet og ansvar må finnes i kontrakten mellom selskapet og rederiet. Selskapet har ikke etter lovverket noen selvstendig myndighet, og vil som innleid kontraktør i utgangspunktet være fullstendig underlagt kapteinen hva gjelder myndighet. Ansvaret for eventuelle uønskede og uheldige handlinger vil derfor i utgangspunktet også bli å bedømme som ansvaret til en hvilken som helst annen underleverandør.

Som jeg tidligere har konkludert med, kan imidlertid både myndigheten og ansvaret til selskapet reguleres annerledes i kontrakt. Spørsmålet her er hvor langt man kan gå og hvor langt kontrakter mellom rederi og sikkerhetsselskap faktisk går i en annen fordeling.

4.5 Rederiets ansvar

Både kapteinen og sikkerhetsselskapets ansvar og myndighet er drøftet og positivt angitt i de to foregående underkapitler. Det som gjenstår av myndighet og ansvar faller naturlig på rederiet. I tillegg vil rederiet ha arbeidsgiveransvar for kapteinen, og gjennom dette også kunne bli ansvarlig for hans handlinger.

Rederiets myndighet vil i første rekke dreie seg om selve beslutningen om bevæpning og valg av sikkerhetsselskap. Videre kan rederiet som kjent påvirke myndighets- og ansvarsfordelingen mellom kaptein og sikkerhetsselskap i kontrakten. I kontrakten vil også ansvarsfordelingen mellom rederiet selv og sikkerhetsselskapet reguleres.

4.6 Hvem er ansvarlig utad

Som nevnt innledningsvis i kapittelet er det mest aktuelle den interne ansvarsfordelingen mellom partene. Det kan imidlertid ikke utelukkes at også en utenforstående part blir skadelidende etter at et skip er bevæpnet og ønsker å holde noen ansvarlig for dette.

4.6.1 Erstatningsrettslig ansvar

Utgangspunktet vil være at rederiet er ansvarlig. Ansatt og innleid personell eller underleverandører om bord må alle antas å handle på vegne av skipet. Hvorvidt rederiet har avtalt en annen ansvarsfordeling med sine kontraktsparter for eksterne skader, kan ikke påvirke en utenforstående sin mulighet til å holde rederiet ansvarlig. En eventuell annen fordeling av ansvar i kontrakt vil kun fungere som regressmulighet i et senere internt oppgjør mellom rederiet og selskapet.

Kontraktene mellom rederiene og sikkerhetsselskapene fordeler imidlertid denne risikoen mellom partene. I tillegg er det i begge kontraktene jeg har tilgang til, avtalt en øvre grense på sikkerhetsselskapets ansvar i henhold til kontrakten på 2 mil. GBP.

4.6.2 Strafferettslig ansvar

Når det kommer til strafferettslig ansvar, vil situasjonen være en annen enn for det erstatningsrettslige ansvaret. En kontrakt kan nok påvirke skyldvurderingen i straffeansvaret, men strafferettslig ansvar kan ikke fordeles med en kontrakt mellom partene. Dersom en av partene oppfyller alle straffbarhetsvilkårene for å straffes for en handling, hjelper det ikke at en annen part i kontrakt har påtatt seg ansvaret for handlingen.

Det vil imidlertid ikke være slik at den som etter kontrakten har tatt på seg ansvaret ikke kan straffes. Det er meget sannsynlig at også de andre partene kan straffes, for eksempel for medvirkning. Vilkårene for straffeansvar må vurderes i de enkelte tilfeller.

Innhenting og dokumentasjon av offentligrettslige tillatelser er etter den ene kontrakten pålagt rederiet. Dersom sikkerhetsselskapet likevel kan straffes for manglende oppfylling av kravet, vil selskapet med hjemmel i kontrakten ha grunnlag for erstatningskrav mot rederiet for de kostander straffeansvaret medfører.

5 Forsikring

5.1 Sjørøveri og forsikring

Utgiftene et rederi har ved en eventuell kapring vil være store uavhengig av utfallet av kapringen. Utgifter til forhandlinger og løsepenger er store, og har økt betraktelig jo større utbredelsen av sjørøveri har blitt. Det er få eksempler på at skip, last og mannskap er blitt alvorlig og omfattende skadet, eller fullstendig tapt. Det at dette vil være en enorm økonomisk belastning for rederiet, sier seg selv. Behovet for og utbredelsen av forsikring mot denne faren er derfor stor.

Hvilken forsikring som dekker utgifter ved kapring og piratangrep varierer mellom ulike land og selskaper. I Norge er utgangspunktet at krigsforsikringen dekker dette.⁴⁰ I land med andre sjøforsikringsplaner havner utgifter ved piratangrep inn under dekningsområdet til P&I-forsikringen. Kostnadene dekkes normalt som utgift for å unngå totalforlis. Både løsepenger og utgifter til forhandlinger vil dekkes. Noen assurandører tilbyr i tillegg egne piratforsikringer for å gi en utvidet dekning for utgifter i forbindelse med piratangrep.

Det kan reises en rekke spørsmål vedrørende sjørøveri og forsikring. I det videre vil jeg konsentrere meg om å gi en oversikt over konsekvensene en bevæpning av skip vil kunne få for forsikringsforholdene.

5.2 Hvilken konsekvens har bevæpning for forsikringen?

Hensikten med å ta om bord bevæpnede vakter, er å redusere risikoen for tap og skade ved angrep eller kapring fra pirater. Som nevnt har dette så langt vært vellykket, siden ingen skip med bevæpnede vakter er blitt kapret. Dette tyder på at bevæpningen har effekt og at risikoen derfor går ned. På en annen side kan bevæpning også føre til nye typer skader og tap, ikke minst dersom det medfører en eskalering av konflikten. En

⁴⁰ Østreng (2011)

forutsetning for at tiltaket blir brukt, er imidlertid at det samlet sett reduserer risikoen. At så også faktisk er tilfelle, er den alminnelige oppfatningen i bransjen. I så fall burde en bevæpning av skipet føre til lavere forsikringspremie. Det er opp til hvert enkelt selskap hvordan dette praktiseres. Hos forsikringsselskapene i London er det vanlig med en rabatt i forsikringspremien for skip med bevæpnede vakter om bord. Hos Den Norske Krigsforsikring for Skib(DNK) er imidlertid premien den samme uansett om det er bevæpnede vakter om bord eller ikke.

Rederiene står imidlertid ikke fritt til å ta om bord bevæpnede vakter når som helst. Forsikringsselskapene stiller krav om å bli varslet på forhånd for den enkelte gjennomfart som skal bevæpnes. Et slikt varsel er imidlertid uansett påkrevd før skipene ferdes inn i risikoområdene. Ved bevæpning kreves altså kun en tilleggsopplysning i et varsel som allerede sendes inn til forsikringsselskapet.

5.3 Vetting av sikkerhetsselskap

I tillegg til den faktiske rollen som assurandør kan man se for seg at forsikringsselskapene spiller en rolle for objektivt å vurdere kompetansen til de ulike sikkerhetsselskapene som kan leies inn for å bevæpne skipene. Forsikringsselskapene vil kunne foreta en slik ”vetting” av selskaper på en objektiv og forsvarlig måte. Det er en type virksomhet forsikringsbransjen allerede foretar på flere andre felter. I og med forsikringsselskapene i stor grad er de som vil få den endelige regningen dersom noe går galt, er det i deres interesse at utelukkende seriøse og kompetente sikkerhetsselskaper slippes til. Eventuelle useriøse aktører vil fort kunne lede til ikke bare en dårligere beskyttelse, men også større skader og dermed større utgifter for forsikringsselskapene.

Regjeringens forslag til ny forskrift om bevæpning etc. utnytter dette fullt ut ved å la forsikringsselskapene i praksis stå for all regulering og godkjenning av denne virksomheten. Forsikringsselskapenes økonomiske interesse vil som nevnt gjøre at dette ikke vil innebære en risiko for at vurderingene rent faglig ikke vil holde mål. Likevel kan det reises spørsmål ved om en slik privatisering av kontrollsystemet er prinsipielt heldig. Dette vil kunne medføre problemer både med tanke på åpenhet rundt vurderingsprosessene og med rettsikkerheten til de selskaper som blir vurdert.

Både som en konsekvens av regjeringens forslag til ny forskrift om bevæpning, og som et svar på en generell etterspørsel i markedet, skjer det allerede ulike former for slik vetting. Praksisen er ulik fra selskap til selskap. Noen opererer med en såkalt "whitelist", hvor selskapet anbefaler seriøse sikkerhetsselskap. Tilsvarende operer man med en "blacklist" med de selskapene man fraråder å bruke. DNK opererer ikke med anbefalinger av enkeltsselskap, men har isteden utarbeidet en guide med retningslinjer for vurderingskriterier for valg av sikkerhetsselskap.⁴¹ Fordelen med dette er at kriteriene ligger offentlig tilgjengelig. Ulempen er at man ikke har noen garanti for at retningslinjene faktisk blir fulgt av det enkelte rederi, så lenge forsikringsselskapet ikke oppstiller noen kontroll. Kilder i bransjen sier at det for de som forsikrer sine skip i selskap som gir rabatt i premien for å bevæpne skipene, kan få store økonomiske konsekvenser dersom man velger sikkerhetsselskap som ikke er ført opp på "whitelist". Selve valget er imidlertid rederiets ansvar, og premien reduseres uavhengig av hvilket selskap man velger.

5.4 Konklusjon

Forsikringsselskapene er svært sentrale aktører i bransjen. De har vesentlig kunnskap og en sterk mulighet til innflytelse på rederiene. Således vil de nok ha en regulerende effekt og innflytelse på valg av sikkerhetsselskap. Forsikringsselskapene er imidlertid også kommersielle aktører og de er lite villige til å påta seg større risiko enn det som er strengt nødvendig. Dette illustreres godt ved at alle de aktørene jeg har snakket med konsekvent utelukker at man kan komme til å stille krav om bevæpning, selv om mange likevel oppfordrer til det gjennom reduserte premier. En stor del av deres virksomhet og den informasjonen de sitter på, anses også som forretningshemmeligheter.

Det arbeidet som utføres ved å stille opp retningslinjer for valg av sikkerhetsselskap og vetting av selskap på "whitelists" kan ha en stor verdi for de ulike aktørene i bransjen, men det vil etter min mening egne seg dårlig som alternativ til regulering og kontroll fra myndighetenes side.

⁴¹ DNK (2011)

6 Certepartier

6.1 Sjørøveri og certepartier

De fleste skip som trafikkerer Aden-bukta og områdene hvor somaliske pirater opererer er handelsskip som er innleid på certepartier for å frakte varer. Risikoen for kapring angår derfor ikke kun rederiet og mannskapet. De som har leid inn skipet og eier varene om bord, vil i stor grad også bli berørt.

Certepartier er detaljerte standardkontrakter som fordeler risikoen ved en rekke eventualiteter ved å gi regler for eksempel om såkalt "off-hire", som regulerer risikoen for tidstop. For den perioden skipet går off-hire slipper befrakteren å betale leie. I motsatt fall må befrakteren betale leie så lenge skipet ikke er off-hire, selv om det kan foreligge store forsinkelser. Skipsfart kjennetegnes av store verdier med påfølgende risiko for store tap om man møter problemer. Certepartiene fordeler denne risikoen og utgiftene den medfører mellom partene på en forutsigbar måte.

Jeg vil i det følgende begrense behandlingen til å gjelde tidscertepartier. Jeg tar for meg et ordinært tidscerteparti, NYPE. Jeg vil sammenligne de aktuelle klausulene i dette med BIMCOs klausuler for sjørøveri og krigssituasjoner. Videre vil jeg gi en oversikt over hvordan bevæpning av skip kan påvirke off-hire situasjoner, om bevæpning er noe befrakter kan kreve og om hvordan kostnader både til innleie av vaktsselskap, venting på selskapet og ekstra utgifter til forsikring skal fordeles mellom partene i certepartiet.

6.2 Kapring av skip som går på et NYPE-certeparti

Det hersket en stund en viss tvil om en kapring av et skip på et tidscerteparti medførte off-hire. Spørsmålet var oppe i saken Cosco Bulk Carrier Co. Ltd. v Team-Up Owning Co. Ltd., som gikk for den engelske Commercial Court sommeren 2010.⁴² Saken dreide

⁴² The Saldanha (2010)

seg om skipet ”The Saldanha” gikk off-hire eller ikke, etter klausulen om off-hire. Det ville i så fall medføre at befrakteren slapp å betale leie i perioden fra 22.februar 2009 da skipet ble kapret til 2.mai samme år da det ble løslatt igjen. Skipet var kontrahert på tidscertepartiet NYPE. Tvisten sto om hvorvidt kapring av pirater var dekket av off-hire-klausulen i NYPE. Retten tar for seg vilkårene i klausul 15 i det aktuelle certepartiet(klausul 17 i standardutgaven) og konkluderer med at de nødvendige vilkårene ikke er oppfylt. Konklusjonen vil antagelig bli den samme i de fleste andre tilsvarende klausuler. Dette er imidlertid ikke noen generell regel, og det kan være ulikheter mellom ulike certepartier. Spørsmålet må uansett avgjøres med bakgrunn i det enkelte certeparti, de relevante klausulene i dette og under det lovvalg som er gjort i certepartiet. Saldanha-dommen løser spørsmålet under engelsk rett. Det er ikke gitt at løsningen vil bli den samme under norsk rett. Løsningen fra Saldanha-dommen gir imidlertid befrakteren den største tidstapsrisikoen og er således forholdsvis bortfraktervennlig.

Utgangspunktet er altså at et skip under NYPE ikke går off-hire ved kapring av pirater. Spørsmålet i det videre blir om en bevæpning av skipet vil påvirke denne vurderingen. De tre aktuelle vilkårene for off-hire slik de følger av NYPE klausul 17 og oppstilt i Saldanha-dommen er:

- ”- detention by average accidents to ship or cargo;
- default and/or deficiency of officers or crew;
- any other similar cause”

I Saldanha-dommen anføres det av rederiet, og tilsluttes av retten, at det ikke er naturlig å omtale en kapring som en ulykke. En ulykke er en av alle parter uønsket hendelse, og et nøye planlagt piratangrep kan ikke omfattes av et slikt begrep. Hvorvidt skipet er bevæpnet eller ikke, utgjør ingen endring i dette.

Feil gjort av kapteinen eller mannskapet kan etter klausulen også medføre off-hire. Som det fremgår av Saldanha-dommen er imidlertid dette en lite benyttet off-hire-grunn. Selv om kapringen kanskje ble enklere som en følge av at kapteinen eller mannskapet ikke utførte sine plikter i tråd med de krav som kan stilles til å gjennomføre forebyggende tiltak etter BMP3, blir det vanskelig å begrunne kapringen i denne mangelen. Unntaket kan kanskje være om kapteinen er grovt uaktsom med tanke på

valg av rute og forebyggende tiltak. Det kan også tenkes at det væpnede forsvaret av skipet ikke fungerer som tenkt på grunn av dårlig ledelse eller dårlig gjennomføring. Det blir på samme måte som ved andre feil av kapteinen eller mannskapet vanskelig å begrunne kapringen med de aktuelle feilene. Tvert imot vil jo tilstedeværelsen av bevæpnede vakter i seg selv være et tiltak som minsker faren for kapring og som derfor heller burde øke terskelen for at skipet går off-hire ved kapring.

Andre lignende grunner vil kunne dekke feil gjort av innleide bevæpnede vakter. Det er imidlertid også her vanskelig å se for seg at det er selve feilen som fører til kapringen. Kapringen ville nok i et slikt tilfelle også ha skjedd om man ser for seg den samme situasjonen uten bevæpnede vakter. Man vil aldri ha en garanti for at alle beskyttelsestiltakene fungerer etter planen. At man velger å sette i verk ekstra tiltak, men som kanskje slår feil, forklarer ikke kapringen og kan derfor heller ikke senke terskelen for at skipet går off-hire.

6.3 Kapring av skip under BIMCO-klausuler

6.3.1 Innledning

The Baltic and International Maritime Council, også kalt BIMCO, er en uavhengig og internasjonal organisasjon som arbeider for høyere standard og bedre harmoni i reguleringen innenfor shipping. BIMCO har en rekke ulike medlemmer, både redere, meglere og agenter og andre med interesser innenfor shipping kan være medlem. Dette gjør at organisasjonen ikke kun representerer en interesse for eksempel i sin utarbeidelse av certepartiklausuler. Det er spesielt to klausuler som dekker en piratsituasjon, det er Piracy Clause for Time Charter Parties 2009, heretter kalt piratklausulen, og War Risk Clause for Time Charters 2004, heretter kalt Conwartime.⁴³ Jeg vil i det følgende ta for meg hvilke konsekvenser en bevæpning kan få under de ulike klausulene.

⁴³ Klausulene kan lastes ned på www.bimco.org

6.3.2 Piratklausulen

Piratklausulen fra BIMCO er svært detaljert, og jeg gjengir den derfor ikke i sin helhet her. Innholdet er ikke veldig ulikt fra det som ellers følger av NYPE og de fleste andre tidscertepartier. På et felt er den imidlertid ulik. Den setter opp en grense for hvor lenge befrakter er ansvarlig. Grensen er satt til 90 dager. Da klausulen kom til, var dette den gjennomsnittlige lengden skip var kapret. Dette har imidlertid utviklet seg i negativ retning siden den gang. Den utgjør reelt en større forskjell nå enn før, i favør befrakteren. Dette kan bli en svakhet som nok kan komme til å medføre at den blir mindre brukt. Den første piratklausulen BIMCO laget, ble nemlig oppfattet som for befraktervennlig, og ble nesten ikke benyttet.⁴⁴ Dagens piratklausul er derfor en modifisering av denne. Dersom utviklingen med økt varighet for kapringene holder seg, kan også den nye versjonen bli mindre populær hos bortfrakterne og derfor miste sin aktualitet.

Spørsmålet om off-hire er ikke like aktuelt under piratklausulen, siden spørsmålet her i utgangspunktet allerede er regulert og risikoen fordelt. Hvorvidt skipet er bevæpnet eller ikke, vil ikke påvirke terskelen for off-hire.

6.3.3 Conwartime

Conwartime inkluderer også pirathandlinger i sin definisjon av "war risks" i artikkel (a)(ii). Klausulen gir i de tilfeller som dekkes rederiet en rekke rettigheter både til å nekte å seile inn i området, til å få ulike utgifter dekket dersom man likevel seiler inn i området og til økt frihet blant annet til å legge om ruten uten at skipet dermed går off-hire. Klausulen inneholder ikke egne off-hire-regler, og det er derfor de øvrige regler i certepartiet som gjelder for dette, men med slike endringer av rettigheter som følger av conwartime. Som en følge av dette vil heller ikke en eventuell bevæpning påvirke terskelen for off-hire.

Det bør også legges til at en del av de samme forholdene gjør seg gjeldende også uten conwartime, dersom krigsklausulen i NYPE art.31 er tatt inn i certepartiet. Da heller ikke dette påvirker eller påvirkes av bevæpningsspørsmålet, holder jeg det utenfor.

⁴⁴ Wold (2010)

6.4 Krav til bevæpning

Det er på det rene at partene i fellesskap kan bli enige om at skipet skal bevæpnes. Spørsmålet her er om en av partene ensidig kan kreve dette med hjemmel i certepartiet, eller om en bevæpning vil kreve at begge parter er samtykkende og avtaler dette spesielt.

Det følger ikke direkte en slik rett verken av NYPE, piratklausulen eller conwartime. Det nærmeste man kommer er artikkel (c)(i) i piratklausulen. Her heter det i siste setning at rederiet kan leie inn sikkerhetspersonell. Med tanke på den omdiskuterte rollen bevæpnede vakter har, kan man imidlertid ikke sette likhetstegn mellom sikkerhetspersonell og bevæpnet sikkerhetspersonell. Piratklausulen henviser her til sikkerhetspersonell som er eksperter i de mange andre forebyggende tiltakene mot sjørøveri jf. BMP3.

Det at en slik rett for befrakter til å kreve bevæpning ikke eksisterer, er ikke det samme som at slike krav ikke forekommer. Nettopp fordi det i stor grad er befrakteren som tar det store tidstapet som påløper ved kapring, er det ikke uvanlig og heller ikke overraskende at befrakteren i stadig større grad stiller slike krav. Dette blir bekreftet av flere kilder i næringen.

6.5 Fordeling av utgifter

Ordinært fordeles kostnadene i et tidscerteparti slik at bortfrakter tar de faste kostnadene, og befrakter tar alle reisevariable kostnader. Andre løsninger kan imidlertid avtales særskilt. Det er tre typer utgifter som blir aktuelle å fordele med hensyn til bevæpning av skip. Det selvsagte er utgiften til selve innleie av vaktelskapet. Videre kan det løpe vesentlige tidskostnader ved at skipet må vente på at de bevæpnede vaktene skal komme om bord. Til slutt vil bevæpningen medføre økte forsikringsutgifter og kan også medføre utgifter til erstatning ved eventuelle uønskede situasjoner.

Utgiftene til å leie inn et vaktelskap vil typisk være en reisevariabel utgift. Den løper ikke fast og er knyttet opp mot hvor befrakteren ønsker å seile. Kostnadene ved mulige

alternativ til bevæpning, som å vente på militær eskorte eller å gå utenfor piratutsatte områder, vil også være reisevariable kostnader. Riktignok er det ikke befrakteren som endelig avgjør om bevæpnede vakter skal leies inn. Det er heller ikke befrakteren som inngår kontrakt med vaktelskapet. Videre vil fordelene ved bevæpning også tilfalle begge parter. Selv om tidstapet som kan oppstå vil oppstå på befrakterens hånd, har også bortfrakteren store verdier i skipet som ved en bevæpning blir bedre beskyttet. Likevel kan man neppe anse utgiften for å være en fast utgift. Konsekvensen blir at med mindre noe annet er avtalt, vil befrakteren måtte dekke kostnadene til å leie inn vaktelskapet. I tillegg til å være den alminnelige løsningen for eksempel i NYPE følger også dette direkte av piratklausulen artikkel (d)(i).

At utgiften til å leie inn bevæpnede vakter påfaller befrakteren i de tilfeller befrakteren er pådriver for dette, eller i alle fall slutter seg til beslutningen, er ikke kontroversielt. Det kan imidlertid stilles spørsmål om dette også vil være tilfelle dersom befrakteren ikke ønsker bevæpnede vakter. Selv om befrakter og bortfrakter stort sett har sammenfallende interesser i en bedre beskyttelse av skipet og lasten, kan man ikke utelukke at en slik situasjon kan forekomme. I piratklausulen følger det direkte av artikkel (d)(i) at ekstra kostnader for å trygge skipet skal bæres av befrakteren.

Ventekostandene ved å vente på å få bevæpnede vakter om bord kan bli betydelige. Døgnkostnaden ved å la et skip ligge i ro kan være svært store. Ventetiden kan også bli betydelig, da vaktelskapene etter hvert har stor pågang. Dette går imidlertid inn i samme kategori som ventekostnader ved å vente på konvoi, og fordeles på samme måte som selve utgiften til bevæpnede vakter.

Kostandene til økt forsikringspremie henger sammen med det foregående. Jeg viser for øvrig til kapittel 4 vedrørende utgifter til erstatning.

Utgangspunktet er kontraktsfrihet og til syvende og sist må jo alle rederiets kostnader dekkes av inntektene fra befraktningen, i alle fall dersom man forutsetter videre drift av rederiet. I dette perspektivet er den gjeldende utgiftsfordelingen rimelig. Dette bidrar også til å sikre at bortfrakter ikke velger billigere sikkerhetsselskap på bekostning av kvalitet for å spare tid eller penger.

7 Avsluttende bemerkninger

Selv om problemet sjørøveri ikke skyldes forholdene om bord på skipene, er det en rekke tiltak som kan og bør gjøres for å beskytte menneskelige og materielle verdier mot sjørøveri. Som jeg har vist, er bevæpning av skip med væpnede vakter et legalt tiltak rederiene kan benytte seg av.

Rettstilstanden er imidlertid ikke utførlig regulert. En bevæpning av skip registrert i NIS vil kunne føre både rederi og myndigheter inn i situasjoner som er rettslig uavklarte både nasjonalt og folkerettslig.

En del av de uavklarte spørsmålene vil løses om regjeringens forslag til forskrift om bevæpning av skip vedtas. Forskriften oppstiller imidlertid ikke klare løsninger for alle mulige eller sannsynlige situasjoner. Den overlater i praksis til næringen selv å løse vesentlige utfordringer som rapportering av hendelser og vurdering av sikkerhetsselskap.

I tillegg til de rent rettslige problemstillingene vil bevæpning av skip ha konsekvenser også for andre forhold innenfor skipsfarten slik som forsikring og certepartier. Både bransjen generelt og disse spesifikke fagområdene spesielt er imidlertid svært dynamiske. Som for så mange andre utfordringer i denne bransjen, vil også disse finne sin løsning.

Det er ikke slik at sjørøveri først og fremst er et problem for statene. Først og fremst er det et problem for rederiene, mannskapet, befrakterne og forsikringsselskapene. For disse partene står enorme verdier på spill. Selv om det for den enkelte part vil kunne være en fordel å ta uheldige snarveier, vil det for næringen samlet være uheldig. Partene er også så avhengige av hverandre at de med de rette juridiske instrumentene i stor grad vil være selvregulerende.

Sjørøveri i Adenbukta og det Indiske hav er imidlertid også et problem for verdenshandelen og for statene. Ingen har ennå kommet opp med gode løsninger, og derfor er myndighetene i stor grad avhengige av at rederiene og de involverte partene løser problemet selv. Det fører til at man stilltiende samtykker i forhold og ulovligheter man antagelig ellers ikke ville godtatt. De foreslåtte forskriftsendringene i norsk rett er på mange måter et eksempel på dette. Man unntar den aktuelle lovgivningen fra den ordinære lovgivningen som gjelder, uten å ta stilling til hvilke lover som faktisk skal gjelde. På denne måten får bekjempelsen av sjørøveri på mange måter noen likhetstrekk til piratvirksomheten selv; Den blir i til en viss grad selv lovløs, både gjennom unntak i lovgivningen og gjennom unnlatelse av etterforskning og påtale.

8 Litteraturliste

Liste over bøker, artikler og meddelelser

Fotnote	Full referanse
BBC (2011)	http://www.bbc.co.uk/news/world-us-canada-12548316
Bondi (2011)	Samtale med Viggo Bondi, advokat i rederiforbundet og medlem av Skipssikkerhetsutvalget, 20.januar 2011.
BMP3	Best Management Practice 3, Piracy off the Coast of Somalia and Arabian Sea Area.
DNK (2011)	Den Norske Krigsforsikring for Skib, <i>Guidance on the selection of private security companies (PSC)</i> www.warrisk.no
EU NAVFOR (2009)	Oppdrag og mandat for EU NAVFOR Somalia, http://www.eunavfor.eu/about-us/mission/
Falkanger (2010) s.226	Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull, Sjørett 7.utg. Oslo 2010.
Guildfoyle (2010)	Guildfoyle, Douglas: The Laws of war and the fight against somali piracy: combatants or criminals? http://www.austlii.edu.au/au/journals/MelbJIL/2010/6.html

Ince & Co (2009)	Incisive Risk, a short overview of legal issues for the insurance industry in 2009 by Ince & Co International Law Firm.
Ince & Co (2011)	Piracy Issues arising from the use of armed guards by Ince & Co International Law Firm.
Johansen (2011)	Høringsuttalelse fra Kaptein Jarle Johansen vedrørende forskrift om bevæpnede vakter på skip mv. 04.april 2011.
Justisdepartementet (2011)	Høringsbrev fra Justis- og politidepartementet – forslag til endring i våpenforskriften – bruk av væpnede vakter på norskregistrerte skip 04.mars 2011.04.22.
Kapital (2011)	Kapital Tidsskrift for næringsliv, børs og økonomisk politikk. Nr.7 – 15.april 2011.
Lloyds list (2010)	Lloyd's list One hundred 2010, http://www.lloydslist.com/ll/news/top100/
Rederiforbundet (2010)	Ny fregatt, men først i 2012, artikkel lagt ut på www.rederi.no 08.12.2010.
Rederiforbundet (2011)	Høringsuttalelse fra Norges Rederiforbund vedrørende forskrift om bevæpnede vakter på skip mv. 04.april 2011.
Ruud (2006) s.149	Ruud, Morten og Geir Ulfstein, Innføring i folkerett. 3.utg. Oslo 2006.
Shepstone & Wylie (2010)	Security alert, publisert på Skulds hjemmesider www.skuld.no .

South African Police (2010)	Developing a mechanism to control the movement of arms and ammunition in and through the sea ports of entry, used by armed security agencies to protect vessels from piracy and armed robbery at sea, publisert på Skulds hjemmesider www.skuld.no .
Stolt-Nielsen (2011)	Skipsreder Jacob Stolt-Nielsen i Dagens Næringsliv 15.februar 2011.
The Economist (2011)	Colonel Richard Spencer, chief of EU Navfor til The Economist 05.februar 2011.
Wold (2010)	Wold, Linn Beate, Hvordan sjørøveri påvirker risikofordelingen i et tidscerteparti, Oslo 2010
Østreng (2011)	Samtale med Iris Østreng i Den Norske Krigsforsikring for Skib, 5.april 2011

Lover og forskrifter

Almindelig borgerlig Straffelov(straffeloven) 22 mai 1902 nr.10
 Lov om Norsk internasjonalt skipsregister (NIS-loven) av 12 juni 1987 nr.48
 Lov om skadeerstatning 13 juni 1969 nr.26
 Lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) 16 februar 2007 nr.9
 Lov om sjøfarten (sjøloven) av 24 juni 1994 nr.39
 Lov om skytevåpen og ammunisjon mv. 9 juni 1961 nr.1
 Lov om straff (ny straffelov) 20 mai 2005 nr.28
 Lov om vaktvirksomhet 5 januar 2001 nr.1

 FOR 2009-06-25 nr.904: Forskrift om skytevåpen, våpendeler og ammunisjon mv. (våpenforskriften)
 FOR 2004-05-25 nr.787: Forskrift om vaktvirksomhet

Forslag til Forskrift om bruk av bevæpnede vakter på norske skip mv.

United States Constitution, 2nd Amendment

Forarbeider

Fotnote

NOU 2005:14

Ot.prp. nr.87 (2005-2006)

Ot.prp.nr.54 (1999-2000)

Ot.prp.nr.74(1996-1997)

Full referanse

NOU 2005:14 På rett kjøp, ny skipssikkerhetslovgivning

Ot.prp. nr.87 (2005-2006) Om lov om skipssikkerhet

Ot.prp.nr.54 (1999-2000) Om lov om vaktvirksomhet

Ot.prp.nr.74(1996-1997) Om lov om endringer i lov
9.juni 1961 nr.1 om skytevåpen og ammunisjon mv.

Liste over norske dommer

Rt.1974 s.841

Rt.1977 s.1327

Rt.1993 s.1197

Liste over utenlandske dommer

Fotnote

The Saldanha (2010)

Full referanse

Cosco Bulk Carrier Co. Ltd. v Team-Up Owning Co. Ltd
(2010) EWHC 1340 (Comm) (The Saldanha)

Resolusjoner

Fotnote

S/RES/1814 (2008)

Full referanse

Resolution 1814 (2008) of the United Nations Security
Council

S/RES71816 (2008)	Resolution 1816 (2008) of the United Nations Security Council
S/RES/1836 (2008)	Resolution 1836(2008) of the United Nations Security Council
S/RES/1846 (2008)	Resolution 1846 (2008) of the United Nations Security Council
S/RES/1950 (2010)	Resolution 1950(2010) of the United Nations Security Council

Rapporter

Fotnote	Full referanse
ICC Piracy Report 2010	ICC International Maritime Bureau <i>Piracy and armed robbery against ships, annual report 1 January -31 December 2010.</i>
Oceans Beyond Piracy	Oceans Beyond Piracy <i>The Economic Cost of Piracy</i> www.oceansbeyondpiracy.org

Certepartier og klausuler

Fotnote	Full referanse
CONWARTIME 2004	War risk clause for Time Charters, 2004 (Code Name: CONWARTIME 2004) - BIMCO
NYPE 93	Time Charter New York Produce Exchange Form
Piracy Clause 2009	Piracy Clause for Time Charter Parties 2009 - BIMCO

